



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 157]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अप्रैल 28, 2016/वैशाख 8, 1938

No. 157]

NEW DELHI, THURSDAY, APRIL 28, 2016/VAISAKHA 8, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 18 अप्रैल, 2016

सं. टीएएमपी/11/2016-केपीटी.- महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 में प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा कांडला पत्तन न्यास से प्राप्त कांडला पत्तन के भीतर बर्थ संख्या 7 से 9 में 6 नग 100 टन अथवा अधिक की चल हार्बर क्रेनों की आपूर्ति, स्थापना, चालू करना, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए सेवा प्रदाता को कॉमन प्रयोक्ता आधार पर कार्गो के प्रहस्तन के लिए 10 वर्षों की अवधि का लाइसेंस जारी करने हेतु अधिकतम प्रशुल्क निर्धारण करने के प्रस्ताव का संलग्न आदेश के अनुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएएमपी/11/2016-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(मार्च, 2016 के 30वें दिन पारित)

यह मामला, कांडला पत्तन के भीतर, बर्थ संख्या 7 से 9 पर कॉमन प्रयोक्ता आधार पर कार्गो प्रहस्तन के लिए 6 नग 100 टन अथवा अधिक की स्वामित्व/किराया की चल हार्बर क्रेनों की आपूर्ति, स्थापना, चालू करना, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए 10 वर्ष की अवधि का लाइसेंस जारी करने के साथ संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण हेतु कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के पत्र संख्या एफए/सीओएसटी/1021/5 के द्वारा 4 जनवरी, 2016 को प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. केपीटी द्वारा उनके 4 जनवरी, 2016 के प्रस्ताव में रखे गए मुख्य मुद्दों का सारांश इस प्रकार है:

- (i) (क) बोस्टन कंसल्टिंग ग्रुप (बीसीजी) की अंतिम प्रारूप रिपोर्ट से संबंधित कार्यसूची पर केपीटी के न्यासी मंडल द्वारा विचार के पश्चात केपीटी को संस्तुत किया कि ईएलएल क्रेन को सीजे 10 को स्थानांतरित करे और सीजे 6 से सीजे 9 पर 100 टन एचएमवी और लगाएं। बीसीजी ने 100 टन क्षमता की 4 अतिरिक्त एचएमसी तैनात करने की सिफारिश की और सुझाव दिया कि वे विशाखापत्तनम पत्तन न्यास मॉडल का अनुपालन करें जहां उन्हें आबंटित बर्थों पर एचएमसी का प्रयोग अनिवार्य बनाया गया है।
- (ख) इस संदर्भ में केपीटी के न्यासी मंडल ने 11.12.2015 को हुई अपनी बैठक में 100 टन अथवा उससे अधिक क्षमता की 6 नग एचएमपी के लिए निविदा आमंत्रित करने का संकल्प पारित किया।
- (ii) नौवहन मंत्रालय (एमओएस) को एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अंतर्गत प्रस्ताव की स्वीकृति के लिए अनुरोध किया गया। एमओएस की स्वीकृति प्रतीक्षित है।
- (iii) कार्यक्षेत्र से संबंधित ब्यौरा नीचे दिया जा रहा है:
 - (क) लाइसेंस धारक बर्थ कॉमन प्रयोक्ता सुविधा के रूप में, बर्थ संख्या 7 से 9 (पैनल सं. 46-75) लंगर डाले पोतों पर से कार्गो के लदान/उतरायी प्रहस्तन के लिए क्रेनों की आपूर्ति, स्थापना, चालू करना, प्रचालन और अनुरक्षण करेगा।
 - (ख) सफल बोली लगाने वाला डियो क्रेन अर्थात डीजल से और बिजली से चलने वाली क्रेन ला सकता है। बिजली से क्रेन चलाने के लिए सफल बोली लगाने वाले को सभी आवश्यक व्यवस्थाएं करनी होंगी, जैसे केबल डालना, ट्रांसफार्मर की स्थापना, उप-केन्द्र आदि बनाना; ताकि वह 66 केवी उप-केन्द्रों से प्रभार्य आधार पर बिजली ले सके। डीजल से चलने वाली क्रेन के लिए ईंधन की आपूर्ति लाइसेंस की लागत पर की जायेगी।
 - (ग) प्रचालन के लिए अपेक्षित सभी अनुषंगी, सामान उठाने वाले उपकरण, औजार, रस्सेधरनियां और क्रेनों के संतोषजनक प्रचालन के लिए मानवशक्ति सहित, लाइसेंस के कार्य क्षेत्र के अंतर्गत आते हैं।
- (iv) इस संदर्भ में, केपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 9.1 और 9.2 का उल्लेख करते हुए इन दोनों प्रावधानों को पुनः उद्धरित भी किया है।
- (v) यह बताते हुए कि ऐसी व्यवस्था के लिए केपीटी पर कोई उच्चतम प्रशुल्क निर्धारित नहीं है, पत्तन ने इस प्राधिकरण की निम्नलिखित अधिसूचनाओं का हवाला दिया है:
 - (क) विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) पर पांच वर्ष की अवधि के लिए निर्मित, स्वामित्व और प्रचालन (वीओटी) आधार पर सार्वजनिक, निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड में बर्थ संख्या 6, 7 और 14 पर हार्बर चल क्रेनों को तैनात करने के प्रभारों के संबंध में 24 नवम्बर, 2014 की राजपत्र अधिसूचना संख्या 344।
 - (ख) पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) में निजी प्रचालकों द्वारा स्थापित 100 टन हार्बर चल क्रेनों के लिए प्रभार 5 जनवरी, 2015 की राजपत्र अधिसूचना संख्या 7।
 - (ग) वीपीटी की पूर्वी कवे और पश्चिमी कवे बर्थ में स्थापित 100 टन हार्बर चल क्रेनों के प्रयोग के लिए प्रभारों की 28 मई, 2015 की राजपत्र अधिसूचना संख्या 196।
- (vi) केपीटी ने अन्य महापत्तन न्यासों में निर्धारित दरों को न अपनाने के निम्नलिखित कारण भी बताए हैं:
 - (क) उपर्युक्त अधिसूचनाओं में अनुमोदित दरें अधिकतम 100 टन, क्षमता की एचएमसी क्रेनों के लिए हैं, जबकि केपीटी में वर्तमान में प्रचालित 2 क्रेने अधिकतम 124 टन क्षमता की हैं।
 - (ख) कथित क्रेन की क्षमता पहुंच बाह्य (आऊटरीच) और प्रहस्तित कार्गो की किस्म के साथ बदलती है, वर्तमान प्रस्ताव में परिकल्पित क्रेन की इष्टतम क्षमता 100 टन क्षमता वाली क्रेन से कहीं बेहतर है जैसा कि पूर्वोक्त पैराओं में विचार किया गया है।
 - (ग) 124 टन एचएमसी की आपूर्ति और स्थापना की लागत 100 टन एचएमसी की लागत से काफी भिन्न है।

- (घ) पूर्वोक्त अधिसूचनाओं में निर्धारित दरें केपीटी के विषयक प्रस्ताव में परिकल्पित सुविधा का प्रतिनिधित्व नहीं करती।
- (ङ.) इसलिए केपीटी ने उपस्कर की तकनीकी विनिर्दिष्ट और निर्धारित क्षमता के आधार पर 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों के अनुसरण में अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।
- (vii) केपीटी द्वारा 100 टन से अधिक की एचएमसी की दर निकालने के लिए प्रयोग में लाया गया सूत्र इस प्रकार है:

(क) **इष्टतम लागत:**

इष्टतम क्षमता का परिकलन 100 टन और उससे अधिक (अधिकतम 124 टन) की क्षमता की केवल एक एचएमसी पर विचार करते हुए प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के सिद्धांतों और मानदंडों को अपनाते हुए किया गया है। कार्गो का % हिस्सा 2014-15 के दौरान केपीटी पर वास्तव में प्रहस्तित शुष्क कार्गो के आधार पर है। तदनुसार, प्रति एचएमसी निर्धारित इष्टतम क्षमता इस प्रकार है:

कार्गो की किस्म	कार्गो का हिस्सा	प्रहस्तन दर	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो
शुष्क कार्गो	73.39%	12500	2343745.12
ब्रेक बल्क	12.23%	6000	187535.75
अन्य कार्गो	14.38%	3750	137791.62
इष्टतम क्षमता टनों में			2669072.49
एमटीपीए में 14.38 क्षमता			2.67

- (ख) एचएमसी की कुल पूंजीगत लागत 44.81 करोड़ रुपए हैं जैसे कि नीचे दी गई हैं:

मद	यूरो में	रुपए में
एचएमसी बुनियादी मशीन	3808000	277717440
अतिरिक्त ग्रेब		
(i) सीबीएम	158799	11581211.07
(ii) कम घनत्व के कार्गो के लिए 30-34सीबीएम ग्रेब	140000	10210200
पावर बूस्टर	500520	36502923.6
एचएमसी के एक सैट की आपूर्ति/स्थापना		336011774.7
सीमा शुल्क – एचएमसी लागत पर @ 27%		90723179.16
एचएमसी के एक सैट की कुल लागत		426734953.8
विविध लागत – पूंजीगत लागत के @ 5%		21336747.69
कुल पूंजीगत लागत		448071701.52
कुल पूंजीगत लागत करोड़ रुपए में		44.81

* 02.01.2016 को 1 यूरो = 72.93 रुपए

(ग) प्रचालन लागत:

ओपीईएक्स	दर	वर्किंग	राशि करोड़ रूपए में
ईंधन लागत- 70 लीटर x 6132 घंटे	54	6132*70लीटर* 54/प्रति लीटर	2.32
आरएंडएम लागत- पूंजीगत व्यय का 5%	5%	5%*₹ 44.81 करोड़ रु०	2.24
बीमा- पूंजीगत व्यय का 1%	1%	1%*₹ 44.81 करोड़	0.45
मूल्यहास- पूंजीगत व्यय का 10%	10%	10%* ₹ 44.81 करोड़	4.48
लाइसेंस शुल्क/एसक्यूएम - पीए	388.8	₹ 388 * 600 वर्ग मीटर	0.02
अन्य व्यय- पूंजीगत व्यय का 5%	5%	5% * ₹ 44.81 करोड़	2.24
कुल प्रचालन लागत			11.75

(घ) कार्गो प्रहस्तन के लिए राजस्व अपेक्षा :

वार्षिक राजस्व अपेक्षा	रुपए करोड़ में
कुल प्रचालन लागत	11.75
आरओसीई का 16%	7.17
कुल एआरआर	18.92

(ङ.)

बहुउद्देशीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क का परिकलन :

कार्गो प्रहस्तन प्रभार	राजस्व आबंटन	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो एमटी में		प्रशुल्क रु. / प्रति एमटी	
	रु. करोड़ में	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
शुष्क बल्क	13.88	2247885.94	95859.18	60.23	36.14
ब्रेक बल्क कार्गो	2.31	179865.53	7670.21	125.47	75.28
अन्य कार्गो	2.72	132144.95	5635.68	200.75	120.45
कुल	18.91	2559896.42	109165.07	618.32	

टिप्पणी: परिकलन पर पहुंचने के लिए 95.91% विदेशी कार्गो और 4.09% तटीय कार्गो लिया गया है जो पिछले 3 वर्षों के दौरान केपीटी पर प्रहस्तित वास्तविक शुष्क कार्गो पर आधारित है और यह भी कि तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों पर विचार किया गया है जो विदेशी कार्गो का 60% हैं।

- (viii) निष्पादन मानकों की प्राप्ति के लिए प्रोत्साहन के तौर पर, विनिर्दिष्ट निष्पादन मानकों के अतिरिक्त लाइसेंसधारक द्वारा प्रत्येक 1000 टन के लिए अधिकतम शुल्क 5% की वृद्धि का प्रस्ताव भी है जिसके लिए एनएमपीटी, पीपीटी और वीपीटी के मामलों का अनुसरण किया गया है। तदनुसार, केपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें और सौंपाधिकताएं इस प्रकार हैं:

- (क) शुष्क बल्क कार्गो:

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर (रु. प्रति टन में)	
	विदेशी	तटीय
12,500	60.23	36.14
12,501-13,500	63.24	37.94
13,501-14,500	66.25	39.75

टिप्पणी:

वृद्धिशील अधिकतम दरों की गणना के लिए, जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, आधार दर को पहले हजार टन के लिए 105% तक बढ़ाया गया था और दूसरे हजार टन के लिए दर को आधार दर का 110% तक बढ़ाया गया। इसी विधि को 14,500 टन से इतर दर की गणना के लिए भी अपनाया जायेगा।

- (ख) ब्रेक बल्क कार्गो:

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर (रु. प्रति टन में)	
	विदेशी	तटीय
6,000	125.47	75.28
6,001-7000	131.74	79.05

टिप्पणी:

वृद्धिशील अधिकतम दरों की गणना के लिए, जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, आधार दर को पहले हजार टन के लिए 105% तक बढ़ाया गया था और दूसरे हजार टन के लिए दर को आधार दर का 110% तक बढ़ाया गया। इसी विधि को 7,000 टन से इतर दर की गणना के लिए भी अपनाया जायेगा।

- (ग) अन्य कार्गो:

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर (रु. प्रति टन में)	
	विदेशी	तटीय
3,750	200.75	120.45
3,751-4750	210.79	126.47

टिप्पणी:

वृद्धिशील अधिकतम दरों की गणना के लिए, जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, आधार दर को 105 % तक बढ़ाया गया था।

(ix) बहुउद्देशीय कार्गो के लिए (कंटेनरों को छोड़कर) केपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक इस प्रकार हैं:

क्र.सं.	विवरण	निष्पादन मानक
1	शुष्क बल्क कार्गो	12500 Tones/day
2	ब्रेक बल्क कार्गो	6000 Tones/day
3	अन्य कार्गो	3750 Tones/day

(x) केपीटी ने प्रस्तावित दरों को शासित करने वाली सोपाधिकताओं के साथ-साथ विस्तृत दरमान भी प्रस्तुत किये हैं:-

3.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केपीटी के 4 जनवरी, 2016 के प्रस्ताव की एक प्रति हमारे 2 जनवरी, 2016 के पत्र के द्वारा अनुमोदित सूची के अनुसार संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए परिचालित की गई। लेकिन, हमें अभी तक किसी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है।

3.2. प्रस्ताव का आरंभिक अवलोकन करने पर, यह देखा जाता है कि केपीटी ने प्रयोक्ताओं/संभावित बोली लगाने वालों की सूची उनके संपर्क विवरणों के साथ प्रस्तुत नहीं की है, जिनसे परामर्श किया जाना है। अतः प्रस्ताव की पावती देते समय, केपीटी को अपने 4 जनवरी, 2016 के प्रस्ताव को संभावित बोली लगाने वालों को, जिनसे विषयक प्रस्ताव पर परामर्श किया जाना है, भेजने का अनुरोध किया गया तथा इस संबंध में इस प्राधिकरण को भी सूचित करने को कहा गया।

3.3. केपीटी ने अपने 5 फरवरी, 2016 के पत्र द्वारा सूचित किया कि पत्तन द्वारा संदर्भित प्रस्ताव 6 संभावित बोली लगाने वालों को भेजा गया था और उन संभावित बोली लगाने वालों की सूची उनके संपर्क विवरण सहित भेजी है।

4. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर, केपीटी को हमारे 15 फरवरी, 2016 के पत्र के द्वारा विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध इस अनुरोध के साथ किया गया था कि वे अपना उत्तर 24 फरवरी, 2016 तक भेज दें। केपीटी ने अपने दिनांक 24 फरवरी, 2016 के पत्र के द्वारा उत्तर दिया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उन पर केपीटी के उत्तर का सारांश नीचे आमने-सामने रखा है:-

क्र. सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	केपीटी का उत्तर
(क)	सामान्य:	
(i)	विषयक प्रस्ताव बताता है कि यह 10 वर्षों की अवधि के लिए स्वामित्व/किराये पर -6 नग 100 टन अथवा अधिक की एचएमसी को चालू करने के लिए लाइसेंस की मंजूरी के अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए है। प्रारूप बोर्ड संकल्प भी यह दर्शाता है कि बोर्ड ने 100 टन अथवा अधिक की एचएमसी के 6 नगों के लिए निविदा आमंत्रित करने की संस्तुति की है। पत्तन ने प्रस्ताव में 124 टन एचएमसी से बड़ी, का उल्लेख किया है। इस संबंध में पत्तन स्पष्ट रूप से यह बताये कि कितने नग 100 टन एचएमसी और 100 टन से अधिक अर्थात् 124 टन एचएमसी और 124 टन एचएमसी के लिए प्रशुल्क अलग से प्रस्तावित किया जाये क्योंकि जो कारण केपीटी ने दिये हैं यानी पूंजीगत लागत और क्षमता 124 टन एचएमसी का प्रशुल्क 100 टन एचएमसी के समान नहीं हो सकता। यदि सभी एचएमसी 124 टन क्षमता की हैं तो केपीटी को यह स्पष्ट रूप से बताना चाहिए।	यह उल्लेख किया जाता है कि निविदा दस्तावेज के अनुसार, 100 टन अथवा उससे अधिक क्षमता की क्रेनों के 6 नगों की अपेक्षा है। तदनुसार, प्रस्तावित क्रेने 100 टन क्षमता की अथवा 100 टन की क्षमता अथवा अधिक क्षमता के मिश्रण की हो सकती हैं। बोली लगाने वाला नई/पुरानी अथवा किराये की क्रेन भी ला सकता है। इसलिए, वास्तविक रूप से यह व्यावहारिक नहीं है कि नई/पुरानी/किराये की/ विभिन्न क्षमता की क्रेनों के लिए भिन्न प्रशुल्क तैयार किये जाये। इसके अतिरिक्त, यह समझा जाता है कि 100 एमटी क्रेने बाजार से समाप्त होने की स्थिति में हैं और 100 टन तथा 124 टन क्रेनों की लागत में कोई खास अंतर नहीं है। 3 निर्माताओं में से 2 अर्थात् इटाल्यू और

		<p>लाइभर के पास 100 टी क्रेन हैं ही नहीं क्योंकि वे 124 क्षमता की क्रेनों का निर्माण करते हैं।</p> <p>इसलिए, 124 टी क्रेन की लागत पर प्रशुल्क प्रस्ताव में विचार किया गया है।</p>
(ii)	<p>(क).केपीटी द्वारा एचएमसी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 9.1. और 9.2. की ओर ध्यान आकर्षित कराने के कारण समझ नहीं आया। प्रशुल्क नीति के खंड 9.1. और 9.2. महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अंतर्गत पत्तन द्वारा मंजूर लाइसेंस के लिए बीओटी व्यवस्था को छोड़कर अधिकतम प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित हैं। केपीटी यह स्पष्ट करे कि क्या प्रस्ताव बीओटी व्यवस्था है अथवा बीओटी के अतिरिक्त कोई व्यवस्था है। यदि यह धारा 42(3) के अंतर्गत बीओटी व्यवस्था है प्रशुल्क निर्धारण संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अंतर्गत शासित होगा जहां पत्तन न्यास के पास 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुपालन करने का विकल्प होगा। यदि एमपीटी अधिनियम 1963 की धारा 42(3) के अंतर्गत लाइसेंस मंजूर किया जाता है, बीओटी व्यवस्था के अतिरिक्त, तब प्रशुल्क निर्धारण प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 9.1. और 9.2. द्वारा शासित होगा। पत्तन स्थिति स्पष्ट करें।</p>	<p>(क).अधिकतम 10 वर्ष की अवधि के लिए लाइसेंस मंजूर करने के लिए निविदा जारी की गई है। लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर, बोली लगाने वाले को क्रेनों को पत्तन क्षेत्र से बाहर ले जाने की अपेक्षा है और लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर स्वामित्व का कोई हस्तांतरण नहीं होगा। इसलिए यह बीओटी परियोजना नहीं है और लाइसेंस आधार पर प्रचालन का मामला है।</p>
	<p>(ख).केपीटी ने उल्लेख किया है इसने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अंतर्गत लाइसेंस की मंजूरी के लिए नौवहन मंत्रालय का अनुमोदन मांगा है, जो प्रतीक्षित है। केपीटी यथाशीघ्र एमओएस का अनुमोदन प्रस्तुत करे।</p>	<p>(ख). एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अंतर्गत मंत्रालय की स्वीकृति अभी भी प्रतीक्षित है। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि लाइसेंस मंत्रालय की स्वीकृति प्राप्त होने पर ही मंजूर किया जायेगा।</p>
(iii)	<p>केपीटी ने प्रारूप बोर्ड संकल्प की प्रति भेजी है। केपीटी बोर्ड की बैठक के अनुमोदित कार्यवृत्त की प्रति भेजे जिसमें विषयक प्रस्ताव अनुमोदित हो जैसा कि प्रस्ताव में पत्तन द्वारा सहमति जताई गई है।</p>	<p>बोर्ड बैठक के कार्यवृत्त और साथ ही संकल्प की प्रति केपीटी द्वारा अनुलग्नक 'क' के रूप में संलग्न की गई है।</p>
(ब)	<p><u>इष्टतम क्षमता :</u></p>	
(i)	<p>प्राधिकरण के अधिकतर पत्तन न्यासों के लिए 100 टन क्षमता की एचएमसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित किये हैं। लेकिन, केपीटी का प्रस्ताव, 100 टन और उससे अधिक के लिए किराया प्रभार निर्धारण का है जबकि प्रशुल्क परिकलन में केपीटी ने 124 टन एचएमसी के लिए पूंजीगत लागत पर विचार किया है। इष्टतम क्षमता निर्धारण के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दर प्रतिमान 100 टन एचएमसी के प्रहस्तन दर मानदंडों पर आधारित हैं। अतः पूंजीगत लागत और इष्टतम क्षमता बेमेल</p>	<p>इस संबंध में, यह उल्लेख किया जाता है कि, यह निष्कर्ष निकाल लेना सही नहीं है कि क्रेन की क्षमता में वृद्धि के अनुपात में क्रेन की प्रहस्तन दर में भी वृद्धि होगी। प्रहस्तन दर क्रेन की क्षमता पर ही निर्भर नहीं करती। इसका सीधा संबंध कार्गो की निकास दर और ग्रैब की क्षमता से होता है।</p> <p>जो ग्रैब 100 टन क्रेन में प्रयोग में लाया जाता है वहीं 124 टन क्रेन में होता है। अतः प्रहस्तन दर में कोई असाधारण वृद्धि नहीं होगी। इसके अतिरिक्त, जहां</p>

	<p>हैं। केपीटी ने प्रस्ताव में स्वयं यह बताया है कि 124 टन एचएमसी की क्षमता 100 टन एचएमसी से कहीं बेहतर है। इसके अतिरिक्त, केपीटी ने 5,00,520 यूरो पर एक पावर बूस्टर का भी प्रस्ताव किया है जिससे क्रेन की दक्षता 30% तक बढ़ जाती है। फिर भी, केपीटी ने इस संबंध में प्रहस्तन दर में वृद्धि का कोई प्रस्ताव नहीं किया है। उक्त अवलोकन को ध्यान में रखकर, केपीटी को उच्च उत्पादकता के आधार पर इष्टतम क्षमता में आशोधन करना चाहिए जो 124 टी एचएमसी से प्राप्त की जा सकती है जो लगाये जाने वाले प्रस्तावित पावर बूस्टर के कारण दक्षता में सुधार लायेगी।</p>	<p>तक कार्गो की निकासी का संबंध है, यह अभी भी श्रम आधारित कार्य है। इसलिए फिर भी यह कहा जाता है कि 124 टन की क्रेन 100 टन क्रेन की तुलना में अधिक कार्गो का प्रहस्तन करेगी, वास्तव में यह उच्च प्रहस्तन दर में वृद्धि नहीं कर पायेगी क्योंकि निकासी दर समान बनी रहेगी।</p> <p>इसके अतिरिक्त, पावर बूस्टर लदान और उतरायी के दौरान इंजन पर दबाव को कम करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। यह वास्तव में क्रेन के जैनेरेटर इंजन के जीवन और स्थिरता में वृद्धि लाता है। अतः यह निष्कर्ष निकालना उचित नहीं है कि पावर बूस्टर प्रहस्तन दरों को बढ़ायेगा। इसलिए, केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क सुविचारित इष्टतम क्षमता ठीक है।</p>
(ii)	<p>यदि केपीटी का 100 टन एचएमसी (जिसे वर्जित नहीं किया जा सकता) तैनात करने का प्रस्ताव है, यह बताया जाता है कि इस प्राधिकरण ने अन्य महापत्तन न्यासों में 100 टन एचएमसी के किराया प्रभार संबंधी बहुत से आदेश अनुमोदित किये हैं। उद्धरत करते हुए, इस प्राधिकरण द्वारा 15 मई 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/21/2015 – बीपीटी के द्वारा विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (बीपीटी) के लिए 100 टन एचएमसी के लिए बीओटी की व्यवस्था के अतिरिक्त धारा 42(3) के अंतर्गत पत्तन द्वारा लाइसेंस देने के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 के अंतर्गत विदेशी शुल्क बल्क कार्गो के लिए अधिकतम प्रशुल्क 55.18 रु० प्रति टन अनुमोदित की गई है। यदि 100 टन क्षमता की एचएमसी भी प्रस्तावित हैं तो केपीटी बीपीटी अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यास में निर्धारित दर को अपनाने की संभावना का परीक्षण कर सकता है। यदि बीपीटी अथवा अन्य किसी महापत्तन न्यास के लिए निर्धारित दर को अपनाया नहीं जा सकता, केपीटी पर्याप्त नहीं औचित्य और कारण बताते हुए 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांत अपनाते हुए 100 टन एचएमसी के लिए दर के निर्धारण के लिए अपना प्रस्ताव करे।</p>	<p>जैसा कि पूर्वोक्त पैरा में उल्लेख किया गया है, निविदा दस्तावेज के अनुसार अपेक्षा 6 नग 100 टी क्षमता अथवा उससे उच्च क्षमता क्रेनों की है। तदनुसार, प्रस्तावित क्रेन 100 टी क्षमता अथवा 100 टन से ऊंची क्षमता की या 100 टन अथवा उससे उच्च क्षमता का मिश्रण हो सकता है। बोली लगाने वाले नई/पुरानी अथवा किराये की क्रेन भी ला सकता है।</p> <p>इसलिए, व्यवहारिक रूप से नई/पुरानी/किराये पर विभिन्न क्षमताओं की क्रेनों के लिए भिन्न-भिन्न प्रशुल्क तैयार करना संभव नहीं है।</p> <p>इसके अतिरिक्त, निविदा दस्तावेजों के अनुसार, जहां तक राजस्व हिस्से का संबंध है। अन्य बोली लगाने वालों को एच 1 बोली लगाने के साथ मिलना पड़ेगा। राजस्व हिस्से का प्रस्ताव उस प्रशुल्क पर निर्भर करेगा जो प्रचालक प्रयोक्ताओं पर प्रभारित करेगा। इसलिए, क्रेन की क्षमता के आधार पर निविदा में भिन्न-भिन्न क्षमताओं के लिए राजस्व हिस्से की भिन्न-भिन्न दरें उद्धरत करने की अनुमति देनी होगी और यह तर्क संगत नहीं होगा कि एच 2 बोली लगाने वालों को यह कहा जाये कि वे एच 1 बोली लगाने वालों के राजस्व के समान हिस्सा दें क्योंकि हो सकता है एच 1 बोली लगाने वाले क्रेनों के भिन्न-भिन्न क्षमता का प्रस्ताव करें और एच 2 बोली लगाने वाली की तुलना में भिन्न प्रशुल्क प्रभारित कर रहे होंगे।</p> <p>इस निविदा में, कार्गो की कोई न्यूनतम गारंटी न तो पत्तन की ओर से और न ही प्रचालक की ओर से दी जा रही है। इसके अतिरिक्त, किसी निविदा में क्रेनों की भिन्न क्षमता के लिए भिन्न प्रशुल्क रखने से, ऐसा हो सकता है कि 124 टन की क्रेन का बोली करने वाला जिसकी प्रहस्तन दर उच्च हो और कम राजस्व उद्धरत</p>

		<p>कर रहा हो जबकि 100 टन क्रेन की बोली लगाने वाला कम प्रहस्तन दर के साथ अधिकदर उद्धरत करे।</p> <p>अतः ऐसी स्थिति में चयन प्रक्रिया काफी संवेदनशील और कठिन हो जायेगी और पत्तन को लेखापरीक्षा के पश्चात् कम राजस्व प्राप्त कर रहा हो।</p> <p>इसलिए भिन्न किस्म की क्रेनों के लिए एकल प्रशुल्क रखना ही समझदारी होगी भले ही क्रेन पुरानी/नई/किराये की हों।</p>
(ग)	पूँजीगत लागत :	
(i)	<p>45सीबीएम ग्रेब के होते हुए भी एचएमसी की पूँजीगत लागत में 55 सीबीएम और 30-34सीबीएम के अतिरिक्त ग्रेब पर सुविचार के कारण स्पष्ट किये जाएं। केपीटी पुष्टि करे कि क्या ये तीनों ग्रेब सभी कार्गो ग्रुपों के लिए संगत हैं। यदि नहीं तो प्रस्तावित प्रशुल्क का निर्धारण करने के लिए कार्गो ग्रुप के लिए संगत ग्रेब की पूँजीगत लागत पर ही विचार किया जाएगा।</p>	<p>भिन्न बल्क घनत्व वाले कार्गो के प्रहस्तन के लिए किसी भी क्रेन के पास विभिन्न क्षमताओं के ग्रेब होना एक आम बात है। इसलिए, कम घनत्व जैसे खाद्यान, निकषण आदि के लिए 55 सीबीएम ग्रेब का प्रस्ताव है जबकि 45 सीबीएम और 30-34 सीबीएम ग्रेब न्यूनतम घनत्व और भारी कार्गो के लिए प्रस्तावित हैं। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि परादीप पत्तन न्यास/विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के संदर्भ प्रशुल्क में दो अतिरिक्त ग्रेबों की लागत पर विचार किया गया था।</p>
(ii)	<p>प्रस्ताव से यह देखा जा सकता है कि, केपीटी ने मैसर्ज लाइभर द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव पत्र के आधार पर एचएमसी की लागत पर विचार किया है। लेकिन, प्रस्ताव पत्र में 1,40,000 यूरो पर 30-34 सीबीएम ग्रेब के लिए पूँजीगत लागत के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया गया है। केपीटी 1,40,000 यूरो पर 30-34 सीबीएम ग्रेब की पूँजीगत लागत पर दस्तावेजी साक्ष्य के साथ आधार प्रस्तुत करे।</p>	<p>केपीटी ने 30-34 सीबीएम ग्रेब की पूँजीगत लागत का दस्तावेजी साक्ष्य अनुलग्नक - ख के रूप में संलग्न किया है।</p>
(iii)	<p>केपीटी ने एचएमसी की लागत का 27% की दर से सीमाशुल्क पर विचार किया है और तदनुसार उसे एचएमसी की लागत में जोड़ दिया गया है। केपीटी यह स्पष्ट करे कि क्या ईपीजीसी अथवा किसी अन्य स्कीम के अंतर्गत एचएमसी, ग्रेब आदि के पूँजीगतव्यय(केपैक्स) पर सीमाशुल्क छूट उपलब्ध होगी ? यदि हां केपीटी पूँजीगत लागत के अनुमान को तदनुसार संशोधित (घटाए) करे।</p>	<p>वर्तमान में, केपीटी को सीमाशुल्क से छूट प्राप्त नहीं होती। इसके अतिरिक्त, यहां यह संगत भी नहीं होगा क्योंकि, सीमा शुल्क छूट केवल उन्हीं मामलों में मिलती हैं जहां केपीटी प्रत्यक्ष खरीद करता है।</p>
(घ)	प्रचालन लागत:	
(i)	<p>केपीटी ने 70 लीटर/घंटे की दर पर ईंधन लागत का अनुमान लगाया है जो 100टन एचएमसी के लिए परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), लिए वीओ चिदम्बरनॉर पत्तन न्यास (वीओसीपीटी), न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) आदि के अनुरूप है। लगाये जाने वाले प्रस्तावित पाँवर बूस्टर के कारण ईंधन की खपत में कमी यदि हो, को लागत</p>	<p>यह उल्लेख किया जाता है कि 124 टन की क्रेन की औसत ईंधन खपत 70 लीटर प्रतिघंटा के आस-पास पड़ती है। मैसर्ज लाइभर से यह पता लगाया गया है कि क्रेन के एक विशिष्ट मॉडल के विद्युत संयंत्र (डीजी सेट) और उससे अगली निम्न क्षमता मॉडल के लिए समान खपत रहती है। उदाहरण के लिए, एलएचएम 550 और एलएचएम 425 में एक ही क्षमता का डीजी सेट अर्थात् 750 के डब्ल्यू लगा हुआ है। यह पुष्टि की</p>

	विवरण में दर्शाया जा सकता है।	जाती है कि, पावर बूस्टर के कारण ईंधन खपत में कोई कमी नहीं आयेगी। इसलिए, 70 एलपीएच की संतुलित औसत खपत ठीक है।
(ii)	केपीटी पुष्टि करे कि क्या 124टन एचएमसी के लिए ईंधन खपत समान है। यदि नहीं तो 124टन एचएमसी की ईंधन खपत (यदि संशोधित हो) प्रस्तुत की जाए।	
(iii)	केपीटी ने 6132 घंटे के लिए ईंधन खपत का अनुमान लगाया है जबकि इस प्राधिकरण द्वारा 2008 के दिशानिर्देशों में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनलों के लिए निर्धारित कार्य घंटों के प्रतिमानों के अनुसार अन्य एचएमसी के लिए 4000 घंटे पर विचार किया है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि एचएमसी दर का निर्धारण पूर्णतः समर्पित टर्मिनल के लिए नहीं है, केपीटी अन्य एचएमसी मामलों की तरह 4000 कार्य घंटों की समीक्षा पर विचार कर सकता है जो पूर्ण टर्मिनल के लिए नहीं है।	यहां यह उल्लेख किया जाता है कि प्रस्तावित लाइसेंसधारी क्रेने बर्थ संख्या 7 से 9 पर कार्य करेंगी। इसलिए केपीटी द्वारा सुविचारित 6132 घंटे के कार्य घंटे सही हैं।
(iv)	केपीटी पुष्टि करे कि परिकलन में सुविचारित लाइसेंस फीस की यूनिट दर ग्राह्य वृद्धि दर लागू करने के पश्चात् केपीटी के दरमान में निर्धारित प्रचलित लाइसेंस शुल्क के अनुसार है। केपीटी लाइसेंस शुल्क के आकलन के लिए केपीटी द्वारा अपनाये गये संगत लाइसेंस शुल्क का संदर्भ भी दे।	सुविचारित लाइसेंस फीस की यूनिट दर सामान्य दरमानों के प्रस्तावित संशोधन के अनुसार है और यह केपीटी द्वारा अनुलग्नक - ग के रूप में संलग्न है।

5. संदर्भाधीन मामले में संयुक्त सुनवाई 17 फरवरी, 2016 को केपीटी के परिसर में हुई। केपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में केपीटी और संबंधित प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन निकायों/ संभावित बोलीदाताओं ने अपने-अपने निवेदन किये।

6. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्डों पर उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और पक्षों द्वारा किए गए तर्क वितर्कों के एक उद्धरण को पृथक रूप से संगत पक्षों को भेजा जाएगा। इन विवरणों को हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया गया है।

7. मामले के संशोधन के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के हवाले से निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आई है:

- कांडला पत्तन न्यास केपीटी का प्रस्ताव कांडला पत्तन के भीतर बर्थ संख्या 7 से 9 में 100 टन अथवा अधिक क्षमता की स्वामित्व/किरायो की 6 नग चल हार्बर क्रेन की आपूर्ति, स्थापना, चालू करना, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए सामूहिक प्रयोक्ता आधार पर 10 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस की मंजूरी हेतु व्यवस्था महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) द्वारा शासित करने का प्रस्ताव है।
- कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए क्रेन प्रदान करना महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 में निर्दिष्ट सेवाओं की सूची में कवर होती है, और इसलिए, उसके लिए प्रशुल्क का विनियमन इस प्राधिकरण द्वारा किया जायेगा। एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 48 के साथ पठित धारा 42(4) इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा करती है कि उन दरों को अधिसूचित करे यदि पहचान की गई सेवाएं एमपीटी अधिनियम की धारा 48 में सूचीबद्ध हैं। एमपीटी अधिनियम की धारा 42(3) के अंतर्गत महापत्तन न्यास द्वारा प्राधिकृत सेवाएं द्वारा प्रदान की जाती है।

एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में कि क्या प्रस्ताव बीओटी व्यवस्था के अंतर्गत है या बीओटी से इतर व्यवस्था है, केपीटी ने पुष्टि की है कि परियोजना की बीओटी मोड में नहीं लिया जा रहा है। केपीटी ने सेवा प्रदाता को एमपीटी अधिनियम की धारा 42(3) के अंतर्गत 10 वर्ष की अवधि के लिए लाइसेंस आधार पर इस परियोजना की मंजूरी की संकल्पना की है। पत्तन ने पुष्टि की है कि उसने धारा 42(3) के अंतर्गत लाइसेंस की मंजूरी के लिए नौवहन मंत्रालय के अनुमोदन का

अनुरोध किया है जो अभी प्रतीक्षारत हैं और पत्तन ने यह भी पुष्टि की है कि एमओएस से अनुमोदन प्राप्त होने के बाद ही लाइसेंस मंजूर किया जायेगा।

- (iii) नौवहन मंत्रालय ने महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण नीति, 2015 जारी की है जिसे इस प्राधिकरण द्वारा 27 जनवरी, 2015 के जी संख्या 30 के अंतर्गत भारत के राजपत्र में प्रकाशित किया है। कथित प्रशुल्क नीति 13 जनवरी, 2015 से प्रभावी महापत्तनों के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क निर्धारण नीति, 2015 के खंड 9.1, 9.2 और 9.3. ऐसी सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण विधि निर्धारित करता है धारा 42(3) के अंतर्गत प्राधिकार व्यवस्था बीओटी रियायत करार से भिन्न हो। केपीटी ने अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करते हुए प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 9.1. और 9.2. का हवाला दिया है।

प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 9.1 के अनुसार, जहां धारा 42(3) के अंतर्गत प्राधिकार व्यवस्था बीओटी रियायत रियायत करार से भिन्न हो, ऐसी सेवाओं के लिए अधिकतम दरें निर्धारित की जायेंगी। इस प्रयोजन के लिए संबंधित महापत्तन न्यास द्वारा इस बात का पता लगाने के पश्चात कि ऐसी प्राधिकृत सेवाएं प्रशुल्क विनियमों के अंतर्गत आती हैं, प्रभारों के लिए प्रस्ताव का पहल प्रयास किया जायेगा और इस प्राधिकरण को भेजा जायेगा और कि प्रस्ताव में सेवा प्रदाता द्वारा प्राप्त किये जाने वाले निष्पादन मानक भी शामिल होंगे और निष्पादन मानकों से संबद्ध प्रशुल्कों का प्रस्ताव किया जायेगा।

प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 9.2 इस प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 1 के अंतर्गत प्रस्तावित प्रशुल्क के लिए महापत्तन न्यास के पास उपलब्ध विभिन्न विकल्पों का निर्धारण करता है। केपीटी ने प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 9.1. और 9.2 में निर्धारित उपबंधों का अनुसरण करते हुए निष्पादन संबंध अधिकतम दर निर्धारण का प्रस्ताव किया है और इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव को विचारार्थ स्वीकार करता है।

- (iv) प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 9.2 के अनुसार, यदि ऐसी व्यवस्था के अंतर्गत किसी विशिष्ट सेवा/सुविधा के लिए संबंधित महापत्तन में अधिकतम प्रशुल्क निर्धारित नहीं है, तो पत्तन किसी अन्य महापत्तन न्यास में इसी प्रकार की सेवा/सुविधा के लिए निर्धारित प्रशुल्क को अपना सकता है।

यदि किसी भी महापत्तन न्यास में कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं है अथवा निर्धारित प्रशुल्क संकल्पित कार्गो/सेवा/सुविधा का प्रतिनिधित्व नहीं करता, पत्तन 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुपालन करते हुए इष्टतम क्षमता के संदर्भ से अथवा रेटड क्षमता के आधार पर प्रस्ताव दायर कर सकता है। पत्तन न्यास के प्रस्ताव में सेवा प्रदाता द्वारा प्राप्त किया जाने वाले निष्पादन मानक शामिल हो और निष्पादन मानक से संबद्ध प्रशुल्कों का प्रस्ताव किया जाना चाहिए।

केपीटी ने विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में 100 टन एचएमसी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क का संदर्भ लिया है। केपीटी द्वारा वीपीटी के जिस राजपत्र संख्या का संदर्भ दिया है वह 24 नवम्बर, 2014 को जी संख्या 344 है और कहा है कि यह गलत पाया गया है। वीपीटी में इस प्राधिकरण ने 15 मई, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/21/2015 - वीपीटी ने 100 टन एचएमसी के लिए दरें अनुमोदित की थीं जो भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 196 में 28 मई, 2015 को अधिसूचित हुई थीं। उस आदेश में 100 टन एचएमसी के लिए अनुमोदित दरें 28 नवम्बर, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/30/2014-पीपीटी 100 के द्वारा परादीप पत्तन न्यास के लिए अनुमोदित अधिकतम दर को अपनाया गया है जिसका संदर्भ भी केपीटी ने दिया है।

केपीटी ने अन्य महापत्तन न्यासों में निर्धारित एचएमसी दर को अपनाने से निम्नलिखित कारणों से मना किया है:

- (क) केपीटी में प्रचालन में दो वर्तमान क्रेने 124 टन क्षमता की हैं।
- (ख) कथित क्रेन की क्षमता पहुंच बाह्य और प्रहस्तित कार्गो की किस्म के साथ भिन्न होती है। वर्तमान प्रस्ताव में क्रेन को परिकल्पित प्रचालन दक्षता 100 टन क्षमता की क्रेनों से कहीं बेहतर है।
- (ग) 124 टन एचएमसी क्रेनों की आपूर्ति और स्थापना लागत 100 टन एचएमसी की लागत से बिल्कुल भिन्न है।
- (घ) पूर्वोक्त अधिसूचना में निर्धारित दरें केपीटी के विषयक प्रस्ताव में परिकल्पित सुविधा का प्रतिनिधित्व नहीं करती।

उक्त कारण बताते हुए केपीटी ने निवेदन किया है कि इसने 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए अधिकतम प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है जो कि प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 9.2. में एक विकल्प के रूप में उपलब्ध है।

केपीटी द्वारा दिये गए कारणों पर विश्वास करते हुए, पत्तन द्वारा 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों के आधार पर प्रस्तुत प्रस्ताव को विचारार्थ लिया जाता है।

(v) एमएचसी की इष्टतम क्षमता:

(क) केपीटी की कार्गो की तीन श्रेणियों अर्थात् शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो, को प्रहस्तित करने की संकल्पना है। प्रत्येक प्रकार के कार्गो अर्थात् शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो, के प्रतिशत हिस्से को ध्यान में रखते हुए अर्थात् शुष्क बल्क व उर्वरक, लौह तथा इस्पात, और अन्य बल्क कार्गो के क्रमशः 73.39%, 12.23% और 14.38% जो केपीटी में वर्ष 2014-15 के वास्तविक प्रहस्तन के आधार पर और ऊपर उल्लिखित प्रत्येक प्रकार के कार्गो की क्रमशः 12500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर शुष्क बल्क कार्गो के लिए और 6000 टन प्रतिदिन ब्रेक बल्क कार्गो और 3750 टन प्रतिदिन अन्य कार्गो की तथा 6132 घंटों पर विचार करते हुए केपीटी ने प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए क्रमशः 23.44 लाख टन, 1.88 लाख टन और 1.38 लाख टन के हिसाब से कुल मिलाकर इष्टतम क्षमता 26.7 लाख टन (अर्थात् 2.67 मिलियन टन) का निर्धारण किया है।

(ख) यहां यह बताना समीचीन होगा कि जब केपीटी प्रशुल्क परिकलन में 124 टन एचएमसी की पूंजीगत लागत पर विचार करता है, इष्टतम क्षमता का निर्धारण करते समय पत्तन द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दर मानदंड 100 टन एचएमसी के प्रहस्तन मानदंडों को लिया गया है। अतः पूंजीगत लागत और इष्टतम क्षमता बेमेल है। केपीटी ने स्वयं प्रस्ताव में बताया है कि 124 टन एचएमसी की क्षमता 100 टन एचएमसी से कहीं बेहतर है।

इसलिए केपीटी को 124 टन एचएमसी द्वारा प्राप्त की जा सकने वाली उच्च उत्पादकता और लगाये जाने वाले पावर बूस्टर के कारण दक्षता में सुधार को देखते हुए इष्टतम क्षमता में आशोधन का अनुरोध किया गया था। पत्तन को यह भी अनुरोध किया गया कि लगाये जाने के लिए प्रस्तावित 100 टन एचएमसी और 100 टन से अधिक अर्थात् 124 टन एचएमसी की संख्या बताये और साथ ही 124 टन एचएमसी और 100 टन एचएमसी की प्रस्तावित दर भी अलग-अलग बताये क्योंकि केपीटी द्वारा इन दोनों एचएमसी की पूंजीगत लागत और क्षमता भिन्न-भिन्न बतायी है।

(ग) फिर भी पत्तन ने अपने मूल प्रस्ताव में दी गई इष्टतम क्षमता को बिना किसी आशोधन के बनाये रखने का ही प्रस्ताव किया है। केपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव के समर्थन में रखे गए मुख्य तर्क और उस पर हमारा विश्लेषण नीचे दिया जा रहा है :

(i) केपीटी द्वारा किया गया निवेदन:

(क). प्रहस्तन दर क्रेन की क्षमता पर ही निर्भर नहीं करती। इसका सीधा संबंध कार्गो की निकास दर और ग्रेब की क्षमता से होता है। जो ग्रेब 100 टन क्रेन में प्रयोग में लाया जाता है वहीं 124 टन क्रेन में होता है।

इसलिए फिर भी यह कहा जाता है कि 124 टन की क्रेन 100 टन क्रेन की तुलना में अधिक कार्गो का प्रहस्तन करेगी, वास्तव में यह उच्च प्रहस्तन दर में वृद्धि नहीं कर पायेगी क्योंकि निकासी दर समान बनी रहेगी। पावर बूस्टर लदान और उतरायी के दौरान इंजन पर दबाव को कम करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। यह वास्तव में क्रेन के जैनरेटर इंजन के जीवन और स्थिरता में वृद्धि लाता है। इसलिए प्रहस्तन दर में वृद्धि नहीं होगी।

(ख) विश्लेषण:

एचएमसी जलयान से कार्गो के तट पर स्थानांतरण के लिए होती है। इष्टतम क्षमता का निर्धारण एचएमसी की प्रहस्तन दर पर आधारित होता है। यह पद्धति एचएमसी के

प्रशुल्क निर्धारण के लिए सभी महापत्तनों में समान रूप से अपनायी जाती है। यदि कार्गो की निकासी कमजोर है तो इसे एचएमसी की इष्टतम क्षमता के समान लाने के लिए सुधारा जा सकता है। अन्यथा उच्च क्षमता वाली एचएमसी से उन्नत उत्पादकता प्राप्त करने के वांछित प्रयोजन को प्राप्त नहीं कर सकेगी।

जहां तक केपीटी द्वारा ग्रैव के बारे में उठाये गए मुद्दे का संबंध है, ग्रैव एचएमसी से संलग्न वस्तु होती है जो कार्गो को पकड़ने और ढोने के काम आती है। इस प्रकार यदि 100टन एचएमसी अथवा 124टन एचएमसी के प्रयोग किया जा रहा ग्रैव समान भी है तो भी 124 टन एचएमसी की उच्च क्षमता के कारण यह अपनी प्रतिवस्तु की तुलना में कार्गो के अंतरण अधिक तेजी से करेगी और 124टन एचएमसी निःसंदेह 100टन एचएमसी से उच्च उत्पादकता देगी।

(ii) केपीटी का निवेदन:

- (क) निविदा दस्तावेज के अनुसार, 100 टन अथवा उससे अधिक क्षमता की क्रेनों के 6 नगों की अपेक्षा है। इसलिए, वास्तविक रूप से यह व्यावहारिक नहीं है कि नई/पुरानी/किराये की/ विभिन्न क्षमता की क्रेनों के लिए भिन्न प्रशुल्क तैयार किये जाये। निविदा दस्तावेजों के अनुसार, जहां तक राजस्व हिस्से का संबंध है। अन्य बोली लगाने वालों को एच 1 बोली लगाने वालों के साथ मिलना पड़ेगा। राजस्व हिस्से का प्रस्ताव उस प्रशुल्क पर निर्भर करेगा जो प्रचालक प्रयोक्ताओं पर प्रभारित करेगा। इसलिए, क्रेन की क्षमता के आधार पर निविदा में भिन्न-भिन्न क्षमताओं के लिए राजस्व हिस्से की भिन्न-भिन्न दरें उद्धृत करने की अनुमति देनी होगी और यह तर्क संगत नहीं होगा कि एच 2 बोली लगाने वालों को यह कहा जाये कि वे एच 1 बोली लगाने वालों के राजस्व के समान हिस्सा दें क्योंकि हो सकता है एच 1 बोली लगाने वाले क्रेनों के भिन्न-भिन्न क्षमता का प्रस्ताव करें और एच 2 बोली लगाने वाली की तुलना में भिन्न प्रशुल्क प्रभारित कर रहें होंगे।

इसके अतिरिक्त, किसी निविदा में क्रेनों की भिन्न क्षमता के लिए भिन्न प्रशुल्क रखने से, ऐसा हो सकता है कि 124 टन की क्रेन का बोली लगाने वाला जिसकी प्रहस्तन दर उच्च हो और कम राजस्व उद्धृत कर रहा हो जबकि 100 टन क्रेन की बोली लगाने वाला कम प्रहस्तन दर के साथ अधिकतर उद्धृत करे। अतः ऐसी स्थिति में चयन प्रक्रिया काफी संवेदनशील और कठिन हो जायेगी और पत्तन को लेखापरीक्षा के पश्चात् कम राजस्व प्राप्त हो रहा हो।

(ख) विश्लेषण:

केपीटी द्वारा उठाया गया मुद्दा निविदा दस्तावेजों में निविदा स्थितियों से संबंधित है। इस संदर्भ में यह बताया जाता है कि इस प्राधिकरण का अधिदेश सरकार द्वारा समय-समय पर जारी प्रशुल्क नीति संबंधी दिशानिर्देशों के आधार पर प्रशुल्क का निर्धारण करना है दर का निर्धारण भिन्न-भिन्न निविदा शर्तों के अनुरूप नहीं किया जाता।

केपीटी द्वारा उठायी गई निविदा की शर्तों और राजस्व हिस्से से संबंधित पहलू महापत्तन न्यास के कार्यक्षेत्र में आता है। जैसा कि पहले बताया गया है, प्रयोग्य दिशानिर्देशों का अनुपालन करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क निर्धारित करना आवश्यक है जो महापत्तनों के लिए समान रूप से लागू किये जाते हैं।

- (iii) केपीटी द्वारा उठाये गए मुद्दों में से एक मुद्दा यह है कि 3 निर्माताओं में से 2 अर्थात् इटालगू और लाइभर के पास 100 टन क्रेन हैं ही नहीं क्योंकि वे 124 टन क्षमता की क्रेनों का निर्माण करते हैं। इसलिए, 124 टन क्रेन की लागत पर प्रशुल्क प्रस्ताव में विचार किया गया है।

इस संबंध में, यह कहना है कि इस प्राधिकरण ने हाल ही में अन्य महापत्तन न्यासों से प्राप्त प्रस्तावों में 100टन एचएमवी के आधार पर ही दरों का अनुमोदन किया है। केपीटी के प्रस्ताव से यह देखा जाता है कि बोस्टन कन्सल्टिंग ग्रुप ने अपनी रिपोर्ट में केपीटी को 100टन एचएमसी से

बदलने की संस्तुति की है। यहां तक कि केपीटी ने स्वयं भी 124टन एचएमसी लगाने की संभावना को नकारा नहीं है।

(iii) केपीटी द्वारा निवेदन:

(क) 100टन और 124टन क्रेनों में लागत और क्षमता की दृष्टि से कोई खास फर्क नहीं है। इसलिए प्रशुल्क प्रस्ताव में 124टन क्रेन की लागत पर विचार किया जाये।

(ख) विश्लेषण:

केपीटी द्वारा किया गया उक्त निवेदन, प्रस्ताव में उसके अपने ही कथन को झुठला रहा है जहां पत्तन ने कहा 124टन एचएमसी की पूंजीगत लागत और क्षमता 100टन एचएमसी से अधिक है जिसे पत्तन ने इस प्राधिकरण द्वारा अन्य महापत्तनों अर्थात् वीपीटी और पीपीटी के लिए 100टन एचएमसी की अनुमोदित दरों को स्वीकार करने से नकारने का एक कारण बताया है। प्रशुल्क निकालने के लिए केपीटी ने 124टन क्षमता की पूंजीगत लागत और प्रचालन लागत को लिया है। ऐसा है तो केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क निकालने के इष्टतम क्षमता 100टन एचएमसी जबकि पूंजीगत लागत और प्रचालन लागत 124टन एचएमसी पर विचार किया है जो बेमेल प्रतीत होती है। प्रसंगवश, केपीटी द्वारा 124टन एचएमसी की निर्धारित इष्टतम क्षमता आशोधित की गई है जिस पर आगामी पैराओं में विस्तार से बताया गया है।

(ग) यहा यह उल्लेख करना समीचीन है कि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008में निर्धारित 10000 टन प्रतिदिन का मानदंड 20टन क्षमता की 3वार्फ क्रेनों के प्रचालन से शुष्क बल्क कार्गो के संदर्भ से है प्रत्येक का सामूहिक प्रचालन 60टन बनता है। जब इस प्राधिकरण ने पहली बार एचएमसी की इष्टतम क्षमता की प्रासमिक विधि पर आधारित 100टन एचएमसी के लिए प्रशुल्क का अनुमोदन किया था, इस प्राधिकरण ने अपने 30 दिसम्बर, 2009के आदेश संख्या टीएएमपी/54/2007-पीपीटी में किसी अन्य उपलब्ध मानदंडों के अभाव में तीन वार्फ क्रेनों के लिए 60टन की सामूहिक क्षमता के लिए 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दर पर शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन दर 25% ऊंची और ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के लिए 50% ऊंची प्रहस्तन दर पर विचार किया था। इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित उन्नत प्रहस्तन दर पर सभी महापत्तन न्यासों में 100टन एचएमसी की प्रहस्तन दर के निर्धारण के लिए समान रूप से अपनाया गया है।

वर्तमान मामले में विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद भी केपीटी द्वारा 124 टन एचएमसी के लिए उन्नत प्रहस्तन दर स्वीकार करने से मना करने और साथ ही यह मानते हुए कि 124 टन एचएमसी की प्रहस्तन दर 100 टन एचएमसी से आदर्शतः ऊंची होगी और महापत्तन न्यासों में 124 टन एचएमसी के उत्पादकता आंकड़ों के अभाव में, इस प्राधिकरण ने प्रत्येक कार्गो ग्रुप के लिए 100 टन एचएमसी आधार के लिए प्रहस्तन दर निकालते समय प्रतिशत वृद्धि पर समान रूप से 10 प्रतिशत वृद्धि पर विचार करने का निर्णय लिया। इसका अर्थ किसी अन्य उपलब्ध मानदंडों के अभाव में तीन बार क्रेनों के लिए 60 टन की सामूहिक क्षमता के लिए 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दर पर 124 टन एचएमसी के लिए शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन दर 35 प्रतिशत अधिक और ब्रेक बल्क कार्गो तथा अन्य कार्गो के लिए 60 प्रतिशत उच्च प्रहस्तन दर होगी।

इस प्राधिकरण द्वारा प्रासमिक आधार पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए अन्य महापत्तन न्यासों में 60 टन एचएमसी और 100 टन एचएमसी के लिए सुविचारित प्रहस्तन दर और वर्तमान मामले में 124 टन एचएमसी के लिए सुविचारित उन्नत प्रहस्तन दर को नीचे सारणीबद्ध किया गया है।

टन/प्रतिदिन

विवरण	प्रहस्तन दर		
	शुष्क बल्क कार्गो	ब्रेक बल्क कार्गो	अन्य कार्गो
60 टन एचएमसी के लिए जैसा केपीटी आदि में 60 टन एचएमसी के लिए सुविचारित	10,000	4000	2500
100 टन एचएमसी के लिए जैसा पीपीटी, बीपीटी, बीओसीपीटी, एनएमपीटी आदि अन्य महापत्तन न्यासों में 100 टन एचएमसी के लिए पारित आदेशों में सुविचारित किया गया।	12500 (25% बढ़ायी गई)	6000 (50% बढ़ायी गई)	3750 (50% बढ़ायी गई)
124 टन एचएमसी के लिए केपीटी ने 124 टन एचएमसी के लिए प्रहस्तन दर को 100 टन एचएमसी के समान रखा है। (60 टन एचएमसी पर 100 टन एचएमसी के लिए प्रहस्तन दर निकालने के लिए प्रतिशत वृद्धि पर 124 टन एचएमसी के लिए प्रहस्तन दर पर पहुंचने के लिए समान रूप से 10 प्रतिशत की वृद्धि)	13500 (35% बढ़ायी गई)	6400 (60% बढ़ायी गई)	4000 (60% बढ़ायी गई)

यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि 02 जुलाई, 2015 के आदेश संख्या टीएमपी/54/2007-पीपीटी में एचएमसी की दर का अनुमोदन करते समय परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) ने विभिन्न प्रचालकों द्वारा वास्तविक औसत प्रहस्तन दर प्रस्तुत की जिसमें जिंदल स्टील एंड पावर लिमिटेड (जेएसपीएल) (जो 120 टन एचएमसी का प्रचालन करती है) ने वर्ष 2011-12 में 13232 टन/दिन प्राप्त की, अन्य वर्षों के लिए जेएसपीएल द्वारा प्राप्त प्रहस्तन दर 10102 से 11554 टन/दिन के बीच है। ऐसा है तो, 13500 टन/दिन की प्रहस्तन दर पर विचार करना ऑफ-दा-मार्क नहीं पाया गया क्योंकि इसे जेएसपीएल और पीपीटी प्राप्त कर चुके हैं।

(घ) केपीटी ने 6132 कार्य घंटों पर विचार करते हुए एचएमसी की इष्टतम क्षमता का निर्धारण किया है। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए ईंधन लागत का आकलन करने में 4000 कार्य घंटों का निर्धारण करते हैं। अतः एचएमसी के लिए दर निर्धारण में जो एक पृथक सेवा है न की संपूर्ण टर्मिनल प्रचालन के लिए, यह प्राधिकरण एचएमसी की इष्टतम क्षमता और ईंधन आकलन के साथ-साथ अन्य महापत्तन न्यासों के आकलन के लिए समान रूप से 4000 घंटों पर विचार करता है। इस संदर्भ में केपीटी को यह बताया गया कि निर्धारित की जाने वाली दर एक संपूर्ण समर्पित टर्मिनल के लिए नहीं है और इसलिए पत्तन को कार्य के घंटों की समीक्षा करके 4000 करे जैसा कि अन्य एचएमसी मामलों में किया जाता है जोकि संपूर्ण टर्मिनल के लिए नहीं है। पत्तन ने यह बताते हुए 6132 घंटे ही बनाए रखे कि क्रेन बर्थ संख्या 7 से 9 के प्रचालन के लिए ही प्रयोग में लाई जाएगी। फिर भी, अन्य महापत्तन न्यासों में पालन में लाई जा रही प्रणाली के अनुरूप और यह मानते हुए कि केपीटी द्वारा लाइसेंस दिए जाने वाली एचएमसी संपूर्ण टर्मिनल के लिए नहीं है कार्यों के घंटों को 4000 घंटे पर विचार किया गया।

(ड.) इस प्रकार उक्त विश्लेषण को ध्यान में रखते हुए सारांश यह है कि केपीटी द्वारा सुविचारित इष्टतम क्षमता को 124 टन एचएमसी के उन्नत प्रहस्तन मानदंडों और 4000 कार्य घंटों के लिए आशोधित किया गया है। केपीटी द्वारा सुविचारित कार्गो हिस्से पर यह मानते हुए

विश्वास किया जाता है कि कार्गो वर्ष 2014-15 के लिए वास्तविक कार्गो के आधार पर है।

- (च) उपरोक्त के आधार पर, एक 124 टन एचएमसी की इष्टतम क्षमता 2,360,222 टन (23.60 लाख टन), 1,86,385 (1.86 लाख टन) और 1,36,898 टन (1.37 लाख टन) क्रमशः शुष्क बल्क कार्गो, तथा उर्वरक, लौह व इस्पात और अन्य बल्क कार्गो के लिए निकलती है। जो कुल मिलाकर 26.83 लाख टन अर्थात् 2.68 मिलियन टन कार्गो प्रतिवर्ष बनती है। जबकि केपीटी द्वारा प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए निर्धारित इष्टतम क्षमता क्रमशः 23.44 लाख टन, 1.88 लाख टन और 1.38 लाख टन है और कुल 26.7 लाख टन (अर्थात् 2.67 मिलियन टन) निकाली गई है।

(vi) पूंजीगत लागत:

- (क) केपीटी ने कुल पूंजीगत लागत का आकलन 45.81 करोड़ रूपए किया है। इसमें 45 सीबीएम के एक ग्रेव सहित 124 टन की एक एचएमसी तथा 55 सीबीएम और 30-34 सीबीएम के दो अतिरिक्त ग्रेव और एक पावर बूस्टर शामिल है।

केपीटी ने बताया है किभिन्न बल्क घनत्व वाले कार्गो के प्रहस्तन के लिए किसी भी क्रेन के पास विभिन्न क्षमताओं के ग्रेव होना एक आम बात है। इसलिए, कम घनत्व जैसे खाद्यान्न, निकर्षण आदि के लिए 55 सीबीएम ग्रेव का प्रस्ताव है जबकि 45 सीबीएम और 30-34 सीबीएम ग्रेव न्यूनतम घनत्व और भारी कार्गो के लिए प्रस्तावित हैं। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि परादीप पत्तन न्यास/विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के संदर्भ प्रशुल्क में दो अतिरिक्त ग्रेवों की लागत पर विचार किया गया था। पत्तन ने औचित्य दिया है कि पावर बूस्टर लदान और उतरायाई के दौरान इंजन पर दबाव को कम करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। यह वास्तव में क्रेन के जैनरेटर इंजन के जीवन और स्थिरता में वृद्धि लाता है। केपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण पर विश्वास करते हुए केपीटी द्वारा सुविचारित मदों को स्वीकार किया जाता है।

- (ख) केपीटी ने प्रत्येक मद की प्रक्रिया विस्तार से प्रस्तुत की है और दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करते हुए पूंजीगत लागत यूरो में दर्शाया है। केपीटी ने पूंजीगत लागत का 27 प्रतिशत सीमाशुल्क को भी हिसाब में लिया है। हमारे विशिष्ट प्रश्न की क्या ईपीजीसी अथवा किसी अन्य स्कीम के अंतर्गत एचएमसी, ग्रेव आदि के पूंजीगत व्यय पर सीमाशुल्क छूट उपलब्ध नहीं होगी, केपीटी ने स्पष्ट किया कि केपीटी पर सीमाशुल्क छूट उपलब्ध नहीं है। केपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण पर विश्वास किया जाता है। केपीटी ने 1 यूरो = 72.93 रूपए की विनिमय दर को गणना में लेते हुए प्रत्येक मद की पूंजीगत लागत निकाली है। जिसे इस मामले को अंतिम रूप देते समय अर्थात् 1 यूरो = 75.68 रु. की प्रचलित दर पर अद्यतन किया गया है।

- (ग) केपीटी ने एचएमसी की लागत में 5 प्रतिशत की दर पर विविध पूंजीगत लागत को भी विचार में लिया है 5 प्रतिशत की विविध पूंजीगत लागत दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार है और अन्य मामलों में अप्रिंटेड प्रशुल्क नियत करते समय विचार में लिया जाता है अतः इस मामले में भी अनुमत किया जाता है।

- (घ) इस प्रकार, संक्षेप में, केपीटी द्वारा सुविचारित पूंजीगत लागत पर विश्वास किया जाता है जो कि यूरो की विनिमय दर के अनुसार अद्यतन की जानी है, जैसा ऊपर बताया गया है। तदनुसार, 124 टन एचएमसी की, अन्य अनुषंगी उपकरणों के साथ, कुल आशोधित पूंजीगत लागत केपीटी द्वारा आकलित 44.81 करोड़ रूपए के स्थान पर प्रस्तावित 46.50 करोड़ रूपए को विचार में लाया जाता है।

(vii) प्रचालन लागत.

- (क) ईंधन

केपीटी ने 6132 घंटे प्रतिवर्ष के लिए डीजल की 54 रु. प्रतिलीटर की यूनिट कीमत को हिसाब में लेते हुए 70 लीटर प्रति घंटा की ईंधन खपत की दर के आकलन स्तर पर ईंधन की खपत पर सुविचार किया है।

जब यह उल्लेख किया गया कि 70 लीटर प्रतिघंटे की ईंधन खपत पर इस प्राधिकरण द्वारा अन्य महापत्तनों में 100 टन एचएमसी के निर्धारण में हिसाब में लिया जाता है। तो पत्तन ने एचएमसी के निर्माता यानी लाइमर, से पता लगाने के पश्चात पुष्टि की कि 124 टन क्रेन के लिए औसत ईंधन खपत लगभग 70 लीटर प्रति घंटा होगी। पत्तन ने यह पुष्टि भी की है कि पावर बूस्टर के प्रयोग से ईंधन खपत में कोई कमी नहीं होगी और यह भी पुष्टि किया है कि 70 लीटर प्रतिघंटा की संतुलित औसत खपत ठीक है। अतः केपीटी द्वारा सुविचारित ईंधन की खपत पर भरोसा किया जाता है।

एचएमसी का प्रशुल्क निर्धारण करने के लिए परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) और न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्तावों का निपटान करते समय इस प्राधिकरण ने संगत प्रशुल्क कार्यवाहियों के दौरान उभरी स्थिति के आधार पर प्रचालन लागत आकलन के लिए प्रीमियम डीजल की कीमत पर विचार

करने का निर्णय लिया था। इसलिए ईंधन लागत की यूनिट कीमत को आशोधित करते हुए 55.10 ₹0 प्रतिलीटर को विचार में लिया जाता है जो मामले को अंतिम रूप देते समय प्रीमियम डीजल की प्रचलित दर है और हाल ही में एचएमसी के अन्य मामलों में लिए गए निर्णय के अनुरूप है। पूर्व में दिए गए कारणों से ईंधन लागत अन्य महापत्तनों न्यासों में एचएमसी के प्रशुल्क नियतन में आकलित 4000 घंटों के लिए ही आकलित किया जाता है।

केपीटी द्वारा मरम्मत और अनुरक्षण, बीमा तथा अन्य व्यय एचएमसी की पूंजीगत लागत का क्रमशः 5 प्रतिशत, 1 प्रतिशत और 5 प्रतिशत आकलित की है। यह अन्य महापत्तन न्यासों के उपरोक्त व्ययों के आकलन में सुविचारित प्रतिशतों के अनुरूप है। इन मदों को केपीटी द्वारा अपनाई गई पद्धति का अनुपालन करते हुए स्वीकार किया जाता है। बशर्ते उक्त प्रतिशत को आशोधित पूंजीगत लागत पर लगाया जाए।

(ख) मूल्यहास

केपीटी द्वारा कंपनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित दर पर उपस्कर की लागत के 10 प्रतिशत की दर पर मूल्यहास का आकलन किया गया है और यह अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारण के दिशानिर्देशों के अनुसार है। मूल्यहास दर, जैसी केपीटी द्वारा आकलित की गई है, स्वीकृत है सिवाय इसके कि 10 प्रतिशत आशोधित पूंजीगत लागत पर लागू की जाए।

(ग) लाइसेंस शुल्क

अप्रकृत प्रशुल्क दिशानिर्देश अनुबद्ध करते हैं कि पत्तन भूमि के लाइसेंस शुल्क का आकलन संबंधित महापत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारित दरों के आधार पर किया जाएगा। जब इस मुद्दे पर स्पष्टीकरण मांगा गया, केपीटी ने बताया कि इसने 32.40 ₹. प्रतिवर्ग मीटर प्रतिमाह के लाइसेंस शुल्क पर विचार किया है जो 0.02 करोड़ ₹. प्रतिवर्ष बैठता है। यह 2015 की प्रशुल्क नीति के अंतर्गत दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए केपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव में केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क मद पर आधारित है।

इस प्राधिकरण ने परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) चेन्नई पत्तन न्यास और न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) के एचएमसी के मामले में संबंधित पत्तन द्वारा आकलित लाइसेंस शुल्क को संपूर्ण वर्ष के लिए अनुमत किया है। अतः 12 महीने की अवधि के लिए केपीटी द्वारा आकलित लाइसेंस फीस को स्वीकार किया जाता है।

प्रशुल्क नीति, 2015 के अंतर्गत, महापत्तन न्यासों को अधिकतम एआरआर के भीतर अपने स्वयं के दरमान रखने की शिथिलता प्रदान की गई है। लाइसेंस शुल्क की यूनिट दर, जैसी केपीटी द्वारा आकलित की गई है, इस मामले में एचएमसी के लिए दर निर्धारण के प्रयोजन से अनुमत की गई है। अत्यंत सावधानी के तौर पर, यह स्पष्ट किया जाता है कि इसे पत्तन द्वारा प्रस्तावित लाइसेंस शुल्क की दर को इस प्राधिकरण द्वारा दी गई प्रासंगिक अनुमोदन नहीं समझ लिया जाना चाहिए क्योंकि सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर अलग से विचार किया जा रहा है और अभी निपटान किया जाना है।

(viii) इस प्राधिकरण ने वर्ष 2015-16 के दौरान निर्णित मामलों में नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिफल अनुमत करने का निर्णय लिया है। तदनुसार, केपीटी द्वारा नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत के प्रतिफल की अनुमति दी जाती है।

(ix) उपरोक्त स्थिति के आधार पर, केपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण को आशोधित किया जाता है। संशोधित लागत विवरण (अनुलग्नक -I) पर रखा है। आशोधित लागत विवरण के अनुसार, वार्षिक राजस्व अपेक्षा, जोकि 11.34 करोड़ ₹. की प्रचालन लागत का कुल योग है और 7.44 करोड़ ₹. की नियोजित पूंजी पर प्रतिफल केपीटी द्वारा आकलित 18.98 करोड़ ₹. की वार्षिक राजस्व अपेक्षा के प्रति 18.78 करोड़ ₹. निकलती है।

(x) पत्तन ने कुल राजस्व अपेक्षा को कार्गो के प्रतिशत हिस्से में तीनों कार्गो समूहों में विभक्त किया है और एमएचसी की प्रासमिक क्षमता पर विचार कर प्रशुल्क निकाला है जो शुष्क बल्क कार्गो के लिए 23.44 लाख टन, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 1.88 लाख टन और 18.92 करोड़ ₹. की वार्षिक राजस्व अपेक्षा के आधार पर प्रस्तावित दर निकाली गई है। पत्तन ने प्रस्तावित दर निकालने के लिए विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो के हिस्से को पिछले तीन वर्षों में केपीटी पर शुष्क बल्क कार्गो के वास्तविक प्रहस्तन के आधार पर 95.91 प्रतिशत और 4.09 प्रतिशत पर विचार किया है और तटीय कार्गो को रियायत देने के प्रभाव को भी ध्यान में रखा है। केपीटी द्वारा अपनाई गई विधि के आधार पर एचएमसी के लिए प्रशुल्क 18.78 करोड़ ₹. के आशोधित एआरआर और आशोधित इष्टतम क्षमता के लिए निकाला गया है।

तदनुसार, विदेशी कार्गो का प्रशुल्क शुष्क बल्क कार्गो के लिए 59.36 प्रति एमटी ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 125.45 प्रति एमटी और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 200.51 रु. प्रति एमटी निकालना है जबकि पत्तन द्वारा शुष्क बल्क कार्गो के लिए 60.23 रु. प्रति एमटी, 125.47 रु. प्रति एमटी, ब्रेक बल्क कार्गो और 200.75 रु. प्रति एमटी अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित किया था।

तटीय कार्गो के लिए प्रशुल्क शुष्क बल्क कार्गो के लिए 35.62 रु. प्रति एमटी, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 75.27 रु. प्रति एमटी और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 120.31 रु. प्रति एमटी बैठता है। जबकि पत्तन ने शुष्क बल्क कार्गो के लिए 36.14 रु. प्रति एमटी, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 75.28 रु. प्रति एमटी और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 120.45 रु. प्रति एमटी का प्रस्ताव किया था।

(xi) अरविंद वी जोशी एंड कंपनी (एजेसी), एक प्रयोक्ता, ने निवेदन किया है कि केपीटी ने प्रशुल्क निर्धारण करते समय लागत के रूप में देय रॉयल्टी पर विचार नहीं किया है। इस संदर्भ में, यह बताया जाता है कि 2008 दिशानिर्देशों के खंड 3.5.5 के अनुसार रॉयल्टी/राजस्व का हिस्सा प्रशुल्क नियतन में लागत की एक ग्राह्य मद नहीं है।

(xii) कुछेक प्रयोक्ताओं ने यह बताया है कि केपीटी द्वारा निर्धारित इष्टतम क्षमता के प्रहस्तन की कोई संभावना नहीं है। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड 3.3.2 अनुबद्ध करता है कि प्रशुल्क नियतन इष्टतम क्षमता के संदर्भ से किया जाता है ट्रेफिक पूर्वानुमान कुछ भी क्यों न हो। केपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव इष्टतम क्षमता पर आधारित है और इसे 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप पाया गया है।

आदित्य मैरीन लिमिटेड (एएमएल) ने इस प्राधिकरण को केपीटी को एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किया जाने वाला न्यूनतम कार्गो सुनिश्चित करने का निदेश करने का अनुरोध किया है। केपीटी ने स्पष्ट किया है कि कार्गो का कोई आश्वासन नहीं दिया जाता। प्रयोक्ता द्वारा उठाए गए मुद्दे के हवाले से, यह बताया जाता है कि इस प्राधिकरण का अधिदेश सरकार द्वारा जारी प्रशुल्क दिशानिर्देश के अनुसरण में प्रशुल्क निर्धारण का है। प्रयोक्ता का अनुरोध इस प्राधिकरण को दिए गए निर्देशों से इतर पड़ता है।

(xiii) प्रशुल्क नीति का खंड 9.2 अनुबंध करता है कि धारा 42(3) के अंतर्गत प्राधिकृत सेवा प्रदाता के लिए, बीओटी रियायत करार के अंतर्गत आने वाले सेवा प्रदाता को छोड़कर, निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क होना चाहिए।

केपीटी ने निष्पादन के बेंचमार्क स्तर से संबद्ध करते हुए एचएमसी के लिए निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का प्रस्ताव दायर किया है। केपीटी ने निष्पादन के बेंचमार्क स्तर के रूप में इष्टतम क्षमता परिकलन में प्रत्येक कार्गो ग्रुप के लिए सुविचारित प्रहस्तन दर को अपनाया है। जैसाकि आदेश के पहले भाग में स्पष्ट किया है कि केपीटी ने निष्पादन के बेंचमार्क स्तर के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है और निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को बेंचमार्क स्तर से 1000 टन अधिक निष्पादन प्राप्त किया जाता है तो बेस रेट में 5 प्रतिशत वृद्धि का पुरस्कार भी रखा है।

केपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क शुष्क बल्क कार्गो के लिए 12500 टन प्रतिदिन, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 6000 टन प्रति दिन और अन्य कार्गो के लिए 3750 टन प्रति दिन का बेंचमार्क स्तर रखा है। 124 टन एचएमसी के लिए इष्टतम क्षमता परिकलन में सुविचारित आशोधित उन्नत प्रहस्तन दर को ध्यान में रखकर, जिसके कारण पूर्वोक्त पैराओं में दिए गए हैं, प्रशुल्क निकालने के लिए मान लिया गया उत्पादकता स्तर 13500 टन प्रतिदिन शुष्क बल्क कार्गो के लिए और 6400 टन प्रतिदिन अन्य कार्गो के लिए उत्पादकता का बेंचमार्क स्तर समझा जाएगा और सदर्थ स्लेब के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है जो आधार दर है।

जैसा कि पहले बताया गया है कि केपीटी ने निवेदन किया है कि नई/पुरानी/किराये की क्रेन के लिए भिन्न-भिन्न क्षमता के लिए भिन्न-भिन्न प्रशुल्क तैयार करना व्यावहारिक रूप से संभव नहीं है। इसका अप्रत्यक्ष अर्थ यह है कि इसने 100 टन एचएमसी और 124 टन एचएमसी के लिए कॉमन प्रशुल्क अनुसूची की वांछा की है। चूंकि केपीटी ने, विशिष्ट सलाह के बावजूद, 100 टन और 100 टन से अधिक अर्थात् 124 टन की एचएमसी की विभिन्न क्षमताओं के लिए विभिन्न दरे प्रस्तावित नहीं की है। यदि उत्पादकता 124 टन क्षमता की एचएमसी के लिए संगत उत्पादकता के बेंचमार्क स्तर से कम उत्पादकता होती है तो इस प्राधिकरण द्वारा 100 टन एचएमसी के लिए अनुमोदित निष्पादक संबद्ध प्रशुल्क को आधार दर से 5 प्रतिशत कम दर पर निर्धारित करते हुए प्रथम स्लेब में उपलब्ध कराया गया है। इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क अनुसूची में एक उपयुक्त टिप्पणी भी अंतर्विष्ट की गई कि 124 टन एचएमसी के लिए दर निर्धारण कांडला पत्तन न्यास को 100 टन एचएमसी को तैनात करने को प्रतिबंधित नहीं करता। यदि 100 टन एचएमसी की अनुमति दी जाती है तो 100 टन एचएमसी की आधार दर वह दर होगी जो प्रत्येक कार्गो ग्रुप के प्रथम स्लेब में दी गई है।

यह विचारणीय है कि प्रथम स्लैब के लिए इस प्रकार निर्धारित दर बीपीटी और पीपीटी में 100 टन एचएमसी के लिए निर्धारित दर के तुलनात्मक पाई गई है।

केपीटी ने कार्गो ग्रुप के लिए बेंचमार्क स्तर से 1000 टन अधिक निष्पादन प्राप्त करने पर आधार दर में 5 प्रतिशत वृद्धि करते हुए प्रोत्साहन रखकर निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क संरचना का प्रस्ताव किया है। यह बीपीटी, पीपीटी और एनएमपीटी जैसे अन्य महापत्तनों में एचएमसी के निर्धारण के अनुरूप है अतः अनुमोदित किया जाता है कि सिवा इसके कि इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित आशोधित प्रहस्तन दर को ध्यान में रखकर स्लैबों को उपयुक्त रूप से आशोधित करके निष्पादन के बेंचमार्क स्तर के रूप में रखा गया है।

- (xiv) केपीटी ने विदेशगामी पोत, तटीय पोत, प्रतिदिन आदि और कुछेक सामान्य शर्तों की परिभाषाओं के साथ संपूर्ण दरमानों को प्रस्ताव किया है। केपीटी द्वारा परिभाषित शब्दावली का एचएमसी की दर सूची में प्रयोग नहीं होता। इसके अतिरिक्त, यह बताना भी समीचीन होगा कि एनएमपीटी, पीपीटी आदि जैसे अन्य महापत्तन न्यासों में, बीओटी व्यवस्था को छोड़कर प्राधिकृत सेवा प्रदाता एचएमसी की दरें निर्धारित करते समय, 10 वर्षों के लिए लाइसेंस आधार पर ट्रांसलोडिंग हेतु इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर सहित, दरों को शामिल करने वाली निबंधन और शर्तें निर्धारित की जाती हैं। वहीं पद्धति इस मामले में भी अपनाई गई है।

केपीटी द्वारा प्रस्तावित एचएमसी के लिए दरें अनुसूची की शासी टिप्पणियां वही हैं जो ऐसे मामले में एनएमपीटी के साथ-साथ अन्य महापत्तन न्यासों में एचएमसी के लिए निर्धारित की जाती हैं, इसलिए केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित निर्धारित की जाती है।

- (xv) कथित प्रशुल्क नीति के खंड 9.3 के अनुसार उन सेवाओं के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क दूसरे वर्ष से आगे स्वतः ही सूचकांकन अधीन होंगे जैसे कि इन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 में विहित है। केपीटी ने एक टिप्पणी प्रस्तावित की है कि एक वर्ष पूरा होने के बाद, प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.8 के अनुसार 1 जनवरी, 2015 और संगत वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक में 100 प्रतिशत की सीमा तक भिन्नता पर स्फीति लागत को वहन करने के लिए प्रशुल्क सीमाओं का सूचकांकन होगा बशर्ते उत्पादकता स्तर का बेंचमार्क उपलब्ध कर लिया जाए। नोट यह भी उल्लेख करता है कि उत्पादकता के बेंचमार्क स्तर का परिकलन 1 वर्ष में प्रहस्तित टन भार वार कुल कार्गो को संबंधित कार्गो ग्रुप कार्गो के लिए कुल कार्गो-वार लिए गए कुल समय से विभक्त कर निकाला जाएगा। प्रशुल्कसीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समंजित प्रशुल्क सीमाएं संगत वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी। केपीटी द्वारा प्रस्तावित कथित नोट एनएमपीटी में एचएमसी के लिए अनुमोदित नोट से लिया गया है।

जहां तक दर में सूचकांकन को उत्पादकता की उपलब्धता से संबद्ध करने संबंधी कथित प्रस्ताव का संबंध है, यह कहना संगत होगा कि ऐसा निर्धारण 13 फरवरी, 2015 के आदेश संख्या टीएमपी/24/2013-एनएमपीटी में अनुमोदित किया गया था जहां बेंचमार्क स्तर से नीचे कोई दर निर्धारित नहीं की गई थी। वर्तमान मामले में, यदि बेंचमार्क स्तर से नीचे कोई उत्पादकता प्राप्त की जाती है तो प्रथम स्लैब के लिए निर्धारित प्रशुल्क का निम्न स्तर स्वतः ही लागू हो जाएगा। ऐसा है तो, उत्पादकता की प्राप्ति के लिए प्रशुल्क में सूचकांकन फिर से संबद्ध करने पर प्रचालक को उत्पादकता के बेंचमार्क स्तर को प्राप्त करने के लिए दो बार डिस-इन्सेटिवाइज़ किया जाएगा। इसलिए प्रस्तावित नोट को उस हद तक उपयुक्त रूप से आशोधित कर दिया गया है।

यहां यह कहना भी समीचीन होगा कि प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 9.3 के साथ पठित खंड 9.2 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जाने वाला निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क सेवा प्रदाता को, बीओटी व्यवस्था को छोड़कर, प्राधिकृत करने के लिए प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.8 में निर्धारित स्वचालित सूचकांकन के अधीन होगा। प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.8 के अनुसार सूचकांकन कारक प्रयोग डब्ल्यूपीआई का 60 प्रतिशत है न कि डब्ल्यूपीआई का 100 प्रतिशत जैसा केपीटी ने प्रस्ताव किया है। अतः सूचकांकन कारक प्रशुल्क नीति 2015 में विनिर्दिष्टी के अनुरूप आशोधित किया जाता है। दूसरे वर्तमान मामले में निर्धारित प्रशुल्क पहले ही निष्पादन से संबद्ध कर दिया गया है।

संक्षेप में, उक्त स्थिति को देखते हुए, केपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी को आशोधित कर दिया गया है कि प्रशुल्क सीमा का स्फीति के साथ सूचकांकित किया जाएगा परन्तु 1 जनवरी, 2016 और संगत वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही। प्रशुल्क सीमा का ऐसा स्वचालित समंजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समंजित प्रशुल्क सीमाएं संगत वर्ष की 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी। उक्त निर्धारण केओपीटी के हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए 10 वर्ष की अवधि के लाइसेंस आधार पर ट्रांसलोडिंग सुविधा के प्रशुल्क निर्धारण के लिए कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी), से प्राप्त प्रस्ताव के संबंध में 8 जनवरी, 2015 के आदेश संख्या टीएमपी/63/2014 केओपीटी में निर्धारित उपाबंध के अनुसरण में है।

- (xvi) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 को प्रचालित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यकारी दिशानिर्देश का खंड 3.8 प्रशुल्क का निर्धारण 3 वर्ष की अवधि के लिए करता है। सामान्यतः इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों की वैधता 3 वर्ष के लिए होती है ताकि 3 वर्ष की अवधि की समाप्ति पर पत्तन पर उस समय प्रचलित प्रतिमानों को गुणनखंड करके नए प्रस्ताव प्रस्तुत करने का एक अवसर प्राप्त कर सके।

वर्तमान मामले में, यह कहना समीचीन होगा कि, केपीटी का लाइसेंस जारी करते हुए सेवा प्रदाता को 10 वर्ष की अवधि के लिए प्राधिकृत करने की संकल्पना करता है। यहां यह कहना भी संगत होगा कि केओपीटी के हल्दिया गोदी परिसर में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए स्थापित की जाने वाली ट्रांसलोडिंग सुविधा के लिए 10 वर्ष के लाइसेंस आधार पर इस प्राधिकरण ने केओपीटी के प्रस्ताव पर 10 वर्ष की अवधि के लिए दर का अनुमोदन इस खंड के साथ किया था कि दर में वार्षिक सूचकांकन दूसरे वर्ष और उससे आगे आरंभ हो जाएगा।

चूंकि केपीटी भी 10 वर्ष की अवधि के लिए लाइसेंस जारी करने की संकल्पना करता है और 10 वर्ष की अवधि के लिए प्रशुल्क में स्थिरता चाहता है, यह प्राधिकरण केओपीटी के मामले में निर्धारण के अनुसार 10 वर्ष की वैधता को उपयुक्त समझता है। तथापि, प्रशुल्क में मूल्य में घट-बढ़ के प्रभाव को रोकने के लिए एक उपबंध किया जाता कि अनुमादित दरें पारित इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात प्रभावी होंगी और 10 वर्ष की अवधि के लिए सूचकांकन के अधीन प्रभावी रहेंगी जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है।

- 9.1 परिणामस्वरूप और ऊपर बताए गए कारणों के लिए तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण 124 टन एचएमसी के लिए अधिकतम प्रशुल्क अनुमोदित करता है जो यह भी प्रावधान करता है जो यह भी प्रावधान करता है कि 100 टन एचएमसी के लिए **अनुलग्नक -II** में संलग्न दरमानों में टिप्पण (I) के द्वारा प्रथम स्लैब के प्रशुल्क लागू होंगे।
- 9.2 अनुमोदित दरे पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगी और सूचकांकन के अधीन 10 वर्ष की अवधि के लिए लागू रहेंगी जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है।
- 9.3 इस प्राधिकरण द्वारा चल हार्बर क्रेन के लिए अनुमोदित दर अधिकतम दर है और पत्तन दर, बिना किसी विशेष सेवा प्रदाता का संदर्भ लिए, प्रस्तावित समान सेवा/सुविधा के लिए पत्तन सामूहिक रूप से लागू होंगी। पत्तन न्यास उपयुक्त अधिकृत व्यवस्था में आवश्यक शर्त द्वारा यह सुनिश्चित करे कि अधिकृत सेवा प्रदाता संबंधित कार्गो समूह के लिए निर्धारित अधिकतम शुल्क से अधिक शुल्क नहीं वसूल सके।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन- III/4/असा. /143/16(39)]

अनुबंध - I

कांडला महापत्तन न्यास में वर्ष संख्या 7 से 9 तक 124 टन चल हार्बर क्रेन के लिए सामूहिक प्रयोक्ता आधार पर 10 वर्ष के कार्गो प्रहस्तन के लिए किराया प्रभारों का निर्धारण

क्र. सं.	विवरण	04.01.2016 के केपीटी के प्रस्ताव में प्रस्तुत आकलन			प्राधिकरण द्वारा आशोधित आकलन		
I	इष्टतम क्षमता	शुष्क बल्क कार्गो	ब्रेक बल्क कार्गो	अन्य कार्गो	शुष्क बल्क कार्गो	ब्रेक बल्क कार्गो	अन्य कार्गो
(i)	कार्गो हिस्सा	73.39%	12.23%	14.38%	73.39%	12.23%	14.38%
(ii)	कार्गो प्रहस्तन प्रभार टन में प्रतिदिन	12500	6000	3750	13500	6400	4000
(iii)	कार्गो प्रहस्तन प्रभार टन में प्रतिघंटा				804	381	238
(iv)	एक वर्ष में कुल कार्य घंटे	6132	6132	6132	4000	4000	4000
(vi)	व्यैक्तिक कार्गो क्षमता (i*ii*iv*v)	2343745	187536	137791	2360222	186385	136898
(vii)	वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (लाख टन में)	23.44	1.88	1.38	23.60	1.86	1.37
(viii)	वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (मिलियन टन में)	2.67			2.68		
II	पूँजीगत लागत						
(i)	124 टन चल हार्बर क्रेन की लागत 45 सीबीएम के एक ग्रैव सहित केपीटी - [€ 3808000* मूल्य 72.93रु०] टीएएमपी-[€ 3808000* मूल्य 75.68 रु०]	27,77,17,440.00			28,81,89,440.00		

(ii)	55 सीबीएम व 30-34 सीबीएम के 30-34 सीबीएम के 2 नग अतिरिक्त केपीटी - [(€ 158799+140000)* मूल्य 72.93 ₹०] टीएएमपी -[(€ 158799+140000)* मूल्य 75.68 ₹०]	2,17,91,411.07			2,26,13,108.32		
(iii)	पावर ब्रूस्टर की लागत केपीटी - (€ 500520* मूल्य .72.93 ₹०) टीएएमपी - (€ 500520* मूल्य 75.68 ₹०)	3,65,02,923.60			3,78,79,353.60		
(iv)	सीमा शुल्क एचएमसी की लागत का 27% [27% मद संख्या पर II(i) से II(iii)]	90723179.16			94144113.52		
(v)	विविध पूंजीगत लागत का 5% मद संख्या पर II(i) से II(iv)	2,13,36,747.69			2,21,41,300.77		
	कुल पूंजीगत लागत [II(i) से II(v)]	44,80,71,701.52			46,49,67,316.21		
	कुल पूंजीगत लागत (₹0 करोड़ में)	44.81			46.50		
III	प्रचालन लागत प्रतिवर्ष						
		(₹0 करोड़ में)			(₹0 करोड़ में)		
(i)	ईंधन लागत						
	(केपीटी - 70 लीटर प्रति घंटा * 6132 घंटे 54 प्रति लीटर (टीएएमपी - 70 लीटर प्रति घंटा * 4000 घंटे * `55.10 प्रति लीटर)	2.32			1.54		
(ii)	अनुक्षण और मरम्मत पूंजी लागत का 5%	2.24			2.33		
(iii)	बीमा पूंजीगत लागत का 1%	0.45			0.47		
(iv)	मूल्यह्रास (केपीटी और टीएएमपी पूंजीलागत का - 10%)	4.48			4.65		
(v).	लाइसेंस शुल्क (केपीटी - मूल्य 32.40 प्रति वर्गमीटर प्रतिमाह *600 वर्गमीटर *12एमटीएच) (टीएएमपी- मूल्य 32.40 प्रति वर्गमीटर प्रतिमाह *600 वर्गमीटर *12एमटीएच)	0.02			0.02		
(vi)	अन्य व्यय पूंजीगत लागत का 5%	2.24			2.33		
	कुल प्रचालन लागत [योग III(i) से III(vi)]	11.75			11.34		
IV	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल 16% की दर पर	7.17			7.44		
V	अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा:						
	(क). कुल प्रचालन लागत	11.75			11.34		
	(ख) नियोजित पूंजी पर प्रतिफल	7.17			7.44		
	(ग). कुल राजस्व अपेक्षा	18.92			18.78		
VI	लागत प्रति एमटी	शुष्क बल्क कार्गो	ब्रेक बल्क कार्गो	अन्य कार्गो	शुरूक बल्क कार्गो	ब्रेक बल्क कार्गो	अन्य कार्गो
	(क). कुल वार्षिक अपेक्षा (करोड़ ₹0 में)	18.92			13.78	2.30	2.70
	(ख) क्षमता टन में	2343745	187536	137791	2360222	186385	136898
	(ग). लागत प्रति एमटी						
	(i) विदेशी	60.23	125.47	200.75	59.36	125.45	200.51
	(ii) तटीय	36.14	75.28	120.45	35.62	75.27	120.31

अनुलग्नक - II

कांडला पत्तन न्यास

दरमान

निजी प्रचालकों द्वारा स्थापित तथा प्रचालित 124 टन हार्बर मोबाइल क्रेन के प्रयोग के लिए प्रभार

(i) ड्राई बल्क कार्गो के लिए

दैनिक औसत क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
13499 तक	56.39	33.84
13500	59.36	35.62
13501-14500	62.33	37.40
14501-15500	65.30	39.18

नोट: ऊपर दिखाए गए रूप में वृद्धिशील अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर पहले हजार टन के लिए 105 प्रतिशत और दूसरे हजार टन के लिए 110 प्रतिशत आधार दर बढ़ाया गया था। इस पद्धति को 15500 टन से इतर दर की गणना करने के लिए अपनाया जाना चाहिए।

(ii) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

दैनिक औसत क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
6399 तक	119.18	71.51
6400	125.45	75.27
6401-7400	131.72	79.03

नोट: ऊपर दिखाए गए रूप में वृद्धिशील अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर पहले हजार टन के लिए 105 प्रतिशत बढ़ाई गई थी। इसी पद्धति को ही 7400 टन से इतर की दर की गणना करने के लिए अपनाया जाना चाहिए।

(iii) अन्य कार्गो के लिए

दैनिक औसत क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
3999 तक	190.48	114.29
4000	200.51	120.31
4001-5000	210.54	126.32

नोट: ऊपर दिखाए गए रूप में वृद्धिशील अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर पहले हजार टन के लिए 105 प्रतिशत बढ़ाई गई थी। इसी पद्धति को ही 5000 टन से इतर की दर की गणना करने के लिए अपनाया जाना चाहिए।

टिप्पणियां:

(i) 124 टन एचएमसी के लिए दर का निर्धारण कांडला पत्तन न्यास को 100 टन एचएमसी की तैनाती के लिए निषिद्ध नहीं करता है। यदि 100 टन एचएमसी अनुमत की जाती है तो 100 टन एचएमसी के लिए आधार दर प्रत्येक कार्गो ग्रुप के लिए प्रथम स्लैब में दर्शायी दर है।

(ii) औसत बर्थ-दिन उत्पादन की गणना के लिए सूत्र निम्नानुसार है:-

$$\frac{\text{एचएमसी द्वारा कुल मात्रा लोड/अनलोड}}{\text{कुल लिया गया समय पोत प्रारंभ से पूरा होने तक}} \times 24 \text{ घंटे}$$

- (iii) पोत के लिए औसत बर्थ-दिन उत्पादन के अनुसार प्रारंभ से कार्गो के लदान/ उतरायी के पूरा करने तक, पोर्ट उपयोगकर्ताओं से क्रेन किराया प्रभार की उचित दर, कार्गो के लदान / उतरायी की पूरी मात्रा के लिए, वसूली के लिए चुनी जाएगी।
- (iv) यदि एक एचएमसी एक और एचएससी या ईएलएल क्रेन/क्रेनों के साथ काम करता है, क्रेन के लिए बर्थ दिन की उत्पादन मात्रा एचएमसी के लोड मीटर द्वारा रिकार्ड किए गए के आधार पर तय किया जाएगा।
- (v) एक घंटे से अधिक के लिए क्रेन की खराब होने की स्थिति में जब तक पोत बर्थ छोड़ता है, एचएमसी द्वारा कार्गो प्रहस्तित मात्रा लदान / उतरायी क्रेन के खराब होने से पहले, क्रेन के काम के घंटे के द्वारा विभाजित और 24 द्वारा गुणा करके निर्धारित किया जाएगा।
- (vi) एचएमसी के आपरेशन में लगातार दो घंटे से अधिक ठहराव होने पर, जो एचएमसी के कारण न हो, क्रेन को, क्रेन आपरेशन में पोत के कुल समय की गणना करते समय उपयुक्त भत्ते की अनुमति होगी। उपरोक्त उद्देश्य के लिए एचएमसी के दो घंटे से कम के ठहराव को ध्यान में नहीं लिया जाएगा। एचएमसी के कारण हुए ठहराव पर किसी भत्ते की अनुमति नहीं होगी। एचएमसी के लदान /उतरायी संचालन के काम के दौरान सभी ठहराव दैनिक पोत प्रदर्शन रिपोर्ट में जहाज के स्टीवडॉर द्वारा प्रमाणित किए जाने आवश्यक है।
- (vii) यदि क्रेन के खराब/काम न करने की स्थिति के कारण पोत स्थानांतरण आवश्यक हो जाता है, तब बर्थ से पोत के स्थानांतरण का शुल्क के अलावा, ₹0 1,00,000 (एक लाख ₹0) केवल का जुर्माना क्रेन आपरेटर से बरामद किया जाएगा। इस प्रकार वसूल किया गया स्थानांतरण शुल्क तो पोत एजेंट को वापस किया जाएगा जबकि जुर्माना पत्तन द्वारा रखा जाएगा।
- (viii) औसत उत्पादन पर विवाद की स्थिति में, पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।
- (ix) प्रशुल्क सीमाओं को स्फीति के साथ सूचकांकित किया जाएगा परन्तु 1 जनवरी, 2016 और संगत वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही होगा। प्रशुल्क सीमा का ऐसा स्वचालित समंजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समंजित प्रशुल्क सीमाएं संगत वर्ष की 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।
- (x) अनुमोदित दरे पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगी और सूचकांकन के अधीन 10 वर्ष की अवधि के लिए लागू रहेंगी जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 18th April, 2016

No. TAMP/11/2016-KPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kandla Port Trust for fixation of ceiling tariff with respect to grant of license to service provider for supply, installation, commissioning, operation, and maintenance of 6 nos. of 100T or above Mobile Harbour Cranes at Berth No. 7 to 9 inside Kandla Port for a period of 10 years for handling the cargo on common user basis as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/11/2016-KPT

Kandla Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM:

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 30 day of March 2016)

This case relates to the proposal dated 4 January 2016 received from the Kandla Port Trust (KPT) vide its letter no. FA/COST/1021/5 for fixation of reference tariff with respect to grant of License for Supply, Installation, Commissioning, Operation, and Maintenance of 6 nos. of 100T or above, owned / hired Mobile Harbour Cranes at Berth No. 7 to 9 inside Kandla Port for a period of 10 years for handling the cargo on common user basis.

2.1. The main points made by the KPT in its proposal dated 4 January 2016 are summarized below:

- (i) (a) The Agenda note considered by the Board of Trustees of the KPT relating to the Draft Final Report of the Boston Consulting Group (BCG) recommends KPT to shift the ELL crane to CJ10 and add 100T HMC to CJ6 to CJ9. BCG has recommended to deploy 4 additional HMC of 100T capacity and has suggested to follow the Visakhapatnam Port Trust model enforcing mandatory use of HMC for berths they are allocated.
- (b) In this context, the Board of Trustees of KPT in its meeting held on 11.12.2015 has resolved to invite tender for 6 nos of HMC of 100T capacity and above.
- (ii) The Ministry of Shipping (MOS) has already been requested for sanction of the proposal u/s. 42(3) of the MPT Act, 1963. The sanction of the MOS is awaited
- (iii) The relevant details of scope of work are given below:
- (a) Licensee shall supply, install, commission, operate and maintain the cranes for handling only the cargo loaded / unloaded on the vessels berthed on berth no. 7 to 9 (panel no. 46-75) as a common User Facility.
- (b) The successful bidder can bring duo crane i.e. diesel driven and electrical driven cranes. In order to operate crane on electricity, the successful bidders are required to make all necessary arrangement such as laying of cable, installation of transformation, sub-station etc. for tapping of the power from 66kv substation on chargeable basis. The fuel for diesel operated crane will be supplied by the licensee at his cost.
- (c) All the accessories, lifting appliances, tools, tackles required for operation inclusive of man power for satisfactory operation of the cranes are covered under the scope of the Licensee.
- (iv) In this context, KPT has also referred to Clauses 9.1 and 9.2 of the Tariff Policy for 2015 and reproduced those two provisions.
- (v) Stating that there is no ceiling tariff prescribed at KPT for such arrangement, the port has referred to the following notifications of the Authority:
- (a) Notification G.No. 344 dated 24 November 2014 for charges for Deployment of Harbor Mobile Cranes at berth nos. 6,7 and 14 through Public Private Participation (PPP) mode on Build, Own and Operate (BOO) basis for a period of 5 years at Visakhapatnam Port Trust (VPT).
- (b) Notification G.no. 7 dated 5 January 2015 for charges for use of 100 tonne Harbour Mobile Cranes installed by the private operators at the Paradip Port Trust (PPT).
- (c) Notification G.No.196 dated 28 May 2015 for charges for use of 100T Harbour Mobile Cranes to be installed at the East Quay and West Quay berth of VPT.
- (vi) The KPT has cited the following reasons for not adopting the HMC rate prescribed in Other Major Port Trusts:
- (a) The rates approved in the aforementioned notifications are fixed considering HMC of maximum capacity 100T, whereas the two existing cranes in operation at KPT are of maximum capacity 124T.
- (b) The capacity of the said crane varies with the outreach and the type of cargo handled, the operational efficiency of the crane envisaged in the instant proposal is much better than the cranes of capacity 100T as considered in the aforementioned notification.
- (c) The cost of supply and installation of 124T HMC is significantly different from the cost of 100T HMC.
- (d) The rates prescribed in the aforementioned notification are not representative of the facility envisaged in the subject proposal of KPT.
- (e) Hence, KPT submits its proposal for fixation of upfront tariff following the principles of 2008 guidelines based on rated capacity and the technical specification of equipment.
- (vii) The working for arriving at the rate of HMC of 100T above as given by KPT is as under:
- (a) Optimal Capacity:

The Optimal capacity is computed adopting principles and norm of tariff guidelines of 2008 considering only one HMC of capacity 100 tonnes and above (Maximum of 124 tonnes). The % share of cargo is based on the actual dry cargo handled at KPT during last year i.e.2014-15. Accordingly, Optimal Capacity assessed per HMC is as follows:

Cargo Type	Cargo Share	Handling Rate	Cargo to be Handled
Dry Bulk	73.39%	12500	2343745.12
Break Bulk	12.23%	6000	187535.75
Other Cargo	14.38%	3750	137791.62

Optimal Capacity in tonnes			2669072.49
14.38 capacity in MMTPA			2.67

- (b) Total Capital Cost of HMC is estimated at ₹ 44.81 crores as given below:

Items	In Euro	In ₹
HMC Basic Machine	3808000	277717440
Additional Grabs		
(iii) CBM	158799	11581211.07
(iv) 30-34CBM grab of low density cargo	140000	10210200
Power Booster	500520	36502923.6
Supply & Erection of one Set of HMC		336011774.7
Customs duty @ 27% on HMC Cost		90723179.16
Total Cost for one set of HMC		426734953.8
Miscellaneous Cost @ 5% of the Capital Cost		21336747.69
Total Capital Cost		448071701.52
Total Capital Cost in Rs Crore		44.81

*1 Euro = ₹ 72.93 as on 2.1.2016

- (c) Operating Cost:

OPEX	Rate	Working	Amt in ₹ Crores
Fuel Cost – 70 Liters x 6132 Hours	54	6132*70litres * ₹54/litre	2.32
R&M Cost @ 5% of the CAPEX	5%	5%*₹ 44.81 crores	2.24
Insurance @ 1% of the CAPEX	1%	1%*₹ 44.81 crores	0.45
Depreciation @ 10% of the CAPEX	10%	10%* ₹ 44.81 crores	4.48
License Fee ₹/sqm pa	388.8	₹388 * 600 sq.mtrs.	0.02
Other Expenses @ 5% of the CAPEX	5%	5% * ₹44.81 crores	2.24
Total Operating Cost			11.75

- (d) Revenue Requirement for Cargo Handling:

Annual Revenue Requirement	In ₹ Crores
Total Operating Cost	11.75
16% of ROCE	7.17
Total ARR	18.92

- (e) Tariff Calculation for handling of multipurpose cargo:

Cargo Handling Charges	Revenue Allocation	Cargo to be Handled in MT		Tariff in ₹ /MT	
	In ₹ Crores	Foreign	Costal	Foreign	Costal
Dry Bulk	13.88	2247885.94	95859.18	60.23	36.14
Break Bulk Cargo	2.31	179865.53	7670.21	125.47	75.28
Other Cargo	2.72	132144.95	5635.68	200.75	120.45
Total	18.91	2559896.42	109165.07		618.32

Note: 95.91% foreign cargo and 4.09% coastal cargo has been used to arrive at the calculation which is based on actual dry handled at KPT during last three years. Also, concessional rates have been considered for coastal cargo which is 60% of the rates for foreign cargo.

- (viii) As an incentive for achievement of performance standards, 5% increase of ceiling tariff is proposed for every 1000 tonnes achieved by the licensee over and above the specified performance standards in line with methodology adopted in the cases of NMPT, PPT and VPT. Accordingly, the rates and conditionalities proposed by KPT are as follows:

- (a) For Dry Bulk Cargo:

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate (in ₹ tonne)	
	Foreign	Coastal
12,500	60.23	36.14
12,501-13,500	63.24	37.94
13,501-14,500	66.25	39.75

Note:

To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 14,500 tonnes.

- (b) For Break Bulk Cargo:

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate (in ₹/ tonne)	
	Foreign	Coastal
6,000	125.47	75.28
6,001-7000	131.74	79.05

Note:

To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7,000 tonnes.

- (c) For Other Cargo:

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate (in ₹ / tonne)	
	Foreign	Coastal
3,750	200.75	120.45
3,751-4750	210.79	126.47

Note:

To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105%.

- (ix) Performance Standards proposed by KPT for Multipurpose Cargo (Excluding Containers) is as follows:

Sr. no.	Description	Performance Standard
1	Dry Bulk Cargo	12500 Tones/day
2	Break Bulk Cargo	6000 Tones/day
3	Other Cargo	3750 Tones/day

- (viii) The KPT has also furnished detailed Scale of Rates along with conditionalities governing the rates proposed.

3.1. In accordance with the consultation process prescribed, a copy of the KPT proposal dated 4 January 2016 was circulated vide our letter dated 2 February 2016 to the relevant users/ user organisations as per the approved list seeking their comments. However, we have not yet received any comments from any users/ user organisations.

3.2. On initial perusal of the proposal, it is seen that the KPT has not furnished the list of users/prospective bidders, who are to be taken on consultation with their contact details. Hence, while acknowledging the proposal, the KPT was requested to forward its proposal dated 4 January 2016 to the prospective bidders who are to be consulted on the subject proposal under intimation to the office of the Authority.

3.3. The KPT has vide its letter dated 5 February 2016 informed that the proposal under reference was forwarded by the port to six prospective bidders and has also furnished the list of those prospective bidders along with their contact details.

4. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the KPT was requested to furnish additional information/clarifications on various points vide our letter dated 15 February 2016 with a request to furnish its response by 24 February 2016. The KPT vide its letter dated 24 February 2016 has responded. A summary of the information / clarification by us and the response of KPT are juxtaposed below:

Sl. No.	Information / Clarification sought by us	Response of the KPT
(a)	General:	
(i)	The subject proposal states that it is for fixation of upfront tariff for grant of license for commissioning of the 6 Nos of <u>100T HMCs or above</u> - owned / hired for a period of 10 years. Even the draft Board resolution shows Board has recommended to invite tender for 6 nos. of HMC of 100 T or above. The port has in the proposal made a mention about 124T HMC i.e., higher than 100T HMC. In this regard the port to explicitly furnish the number of 100T HMCs and more than 100T i.e., 124T HMC proposed for deployment. Tariff for 124T HMC and 100T HMC may be proposed separately as the tariff for 124T HMC will not work out the same as 100T HMC for the reasons cited by the KPT i.e. difference in capital cost and capacity. If all the HMCs are of 124 Tonne capacity, the KPT may state explicitly so.	<p>It is to mention that as per the tender document, the requirement is for 6 nos. of 100T or above capacity of cranes. Accordingly, the offered cranes can be of 100 T capacity or above 100 T capacity or mixture of 100 and above capacity. The bidder can also bring new/old or hired cranes.</p> <p>Therefore, it is not practically feasible to prepare different tariffs for new/old/hired/different capacity of cranes.</p> <p>Moreover, it is understood that 100 MT cranes are in phasing out stage from the market and there is no material difference in cost and capacity between 100 T and 124T cranes. Two of the 3 manufacturer's viz. Italgru and Liebherr do not have a 100t HMC while they manufacture 124t crane only.</p> <p>Therefore, the cost of 124 T Crane is considered in the tariff proposal.</p>
(ii)	(a)The reasons for reference drawn by the KPT to clause 9.1. and 9.2. of the Tariff Policy 2015 for fixation of upfront tariff for HMC is not clear. Clause 9.1. and 9.2. of the Tariff Policy deals with fixation of ceiling tariff for license granted by the port under 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963 other than BOT a arrangement. The KPT to clarify explicitly whether its proposal is a BOT arrangement or other than a BOT arrangement. If it is a BOT arrangement under Section 42(3), tariff fixation will be governed under the reference tariff guidelines of 2013 wherein the port has the option to follow the principles of 2008 guidelines. If license is to be granted under Section 42(3) of the MPT Act, other than a BOT arrangement, then tariff fixation will be governed by Clause 9.1. and 9.2. of the Tariff Policy 2015. The port to clarify the position.	(a)The tender is floated for granting license for a maximum period of 10 years after completion of the license period, the bidders are required to take back the cranes out of port area and there is no transfer of ownership at the end of license period. Therefore, it is not a BOT project and is on license to operate basis.

	(b)The KPT has mentioned that it has sought approval of the Ministry of Shipping for grant of license under 42(3) of the Major Port Trusts Act,1963 and the approval is awaited. The KPT to furnish the approval of the MOS at the earliest.	(b) The sanction of the Ministry as per section 42 (3) of MPT Act, 1963 is still awaited from the ministry. It is to mention that license will be granted only after receipt of the sanction from the ministry.
(iii)	The KPT has forwarded a copy of draft Board resolution. The KPT to forward a copy of the approved Minutes of the Board Meeting approving the subject proposal as agreed by the port in the proposal.	Copy of the minutes of the Board meeting as well as resolution are enclosed by KPT as Annexure-A.
(b)	Optimal Capacity:	
(i)	The Authority has fixed hire charge for HMC in most of the Major Port Trusts for 100T capacity. The proposal of the KPT, however, states that it is for fixation of hire charge for 100T and above. In the tariff computation, whilst the KPT has considered the capital cost for 124T HMC, the handling rate norms considered by the port for assessing the optimal capacity is based on the handling rate norms for a 100T HMC. So there is a mismatch in the capital cost and the optimal capacity. The KPT has itself in the proposal stated the capacity of 124T HMC is much better than 100T HMC. Moreover, the KPT has also proposed to have a Power Booster at Euro 5,00,520 which is expected to increase the cranes efficiency by 30%. The KPT has, however, not proposed increase in handling rate on this account. In view of that above observation, the KPT to modify the optimal capacity based on the higher productivity rate that can be achieved by 124T HMC and taking into consideration efficiency improvement available due to Power Booster proposed to be deployed.	<p>In this regard, it is to mention that it may not be correct to conclude that the handling rate of a crane increases in proportion to the increase in the capacity of the cranes. The handling rates do not solely depend on the capacity of the crane. It has a direct relationship with the evacuation rate of the cargo as well as the capacity of the grab.</p> <p>The grab which will be used in the 100 T will also be used in 124 T of cranes. Hence, there will not be any remarkable increase in the handling rates. Further, so far as the evacuation of the cargo is concerned, it is still labour intensive activities. Therefore, even if it is said that 124 T of crane will handle more cargo compared to 100 T crane, practically it will not translate into increase in the higher handling rates as evacuation rate of the cargo will largely remain the same.</p> <p>Further, the power booster plays the vital role in decreasing the load on the engine during the loading and unloading operation which actually increases the life and stability of the generator engine of the cranes. Hence, it may not be proper to conclude that the Power Booster will increase the handling rates.</p> <p>Hence, the optimal capacity considered by KPT in the proposed tariff is in order.</p>
(ii)	In case, the KPT proposes deployment of 100T HMC (which option is not ruled out) it is to state that the Authority has approved various Order relating to hire charge for 100T HMC in other Major Port Trusts. To quote, the ceiling tariff approved for 100T HMC by the Authority for Visakhapatnam Port Trust (VPT) vide Order No. TAMP/21/2015 - VPT dated 15 May 2015 is ` 55.18/ tonne for foreign dry bulk cargo under Tariff Policy 2015 for award of license by the Port under section 42(3) other than by way of a BOT arrangement. The KPT may examine the possibility to adopt the rate prescribed in the VPT or in any other Major Port Trust if the HMC of 100T capacity is also proposed. In case the rate prescribed in the VPT or any other Major Port Trust cannot be adopted, the KPT may after giving sufficient justification and reasons file its proposal for fixation of rate for 100T HMC adopting the principle of 2008 Guidelines.	<p>As mentioned in the aforesaid para, as per the tender document, the requirement is for 6 nos. of 100 T or above capacity of cranes. Accordingly, the offered cranes can be of 100 T capacity or above 100 T capacity or mixture of 100 and above capacity. The bidder can also bring new/old or hired cranes.</p> <p>Therefore, it is not practically feasible to prepare different tariffs for new/old/hired/different capacity of cranes.</p> <p>Moreover, it is understood that 100 MT cranes are in phasingout stage from the market and there is no material difference in cost and capacity between 100 T and 124T cranes. Further, as per the tender documents, the other bidders are required to match with the H1 bidder so far as revenue sharing is concerned.</p>

		<p>The offering of revenue share will depend on the tariff which the operator can charge from the users. Therefore, if different tariffs will be kept in the tender based on the capacity of the crane, the bidder will have to be allowed to quote different revenue share for different capacity of the cranes and it will be illogical to ask the H2 bidder to match the revenue share of H1 bidder who might be offering different capacity of crane and will be charging different tariff compared to H2 bidder.</p> <p>In this tender, there is no minimum guarantee of cargo either from port side or from operators' side. Moreover, having different tariff for different capacity of cranes in a tender, it may happen that the bidder offering 124 T of crane having higher handling charges may be quoting less revenue share compared to the bidder offering 100 T of crane having comparatively lower handling charges.</p> <p>Hence, in such a situation the selection process will become more vulnerable and difficult and Port may end up receiving less revenue share during post audit.</p> <p>Therefore, it is prudent to have a single tariff for different type of cranes which will be either old/new/hired.</p>
(c)	Capital Cost:	
(i)	The reasons for considering additional grabs of 55 CBM and 30-34 CBM in the capital cost of HMC inspite of having a 45 CBM grab may be explained. The KPT to confirm whether all these three grabs are relevant for all the cargo groups. If not, the Capital Cost of the grab relevant for cargo group may be considered while arriving at the proposed tariff.	It is very common to have different capacities of grab for any crane to handle cargoes having different bulk density. Therefore 55 cbm grab is proposed for light density like food grain, extractions etc. whereas 45 cbm and 30-34 cbm grab is proposed for medium density and heavier cargo. It is pertinent to mention here that in the reference tariff of Paradip Port Trust/Visakhapatnam Port Trust) cost of two additional grabs was considered.
(ii)	It is seen from the proposal that, the KPT has considered the cost of HMC as per the offer letter furnished by M/s. Liebherr. However, there is no reference in the offer letter regarding the capital cost for 30-34 CBM grab at 140000 EURO. The KPT to furnish the basis for considering the capital cost for 30-34 CBM grab at 1,40,000 EURO with some documentary evidence.	The documentary evidence towards capital cost of 30-34 cbm grab is enclosed as Annexure-B by KPT.
(iii)	The KPT has considered the customs duty @ 27% of the cost of HMC and accordingly, the same is included in the Capital Cost of HMC. The KPT to clarify whether Customs Duty exemption will be available on the capex of HMC, grab etc., under EPGC or any other scheme. If so, the KPT may suitably modify (reduce) the estimate of Capital Cost.	At present, KPT is not having any exemption towards custom duty. Moreover, it is not relevant here because custom duty exemption is applicable only in cases where procurement is directly made by KPT.
(d)	Operating Cost	

(i)	The KPT has estimated fuel cost considering 70 litres / hour which is in line with fuel consumption of 70 liters / hour considered in fixation of hire charges at Paradeep Port Trust (PPT), V. O. Chidambaram Port Trust (VOCPT), New Mangalore Port Trust (NMPT), Visakhapatnam Port Trust (VPT) etc. for a 100 T HMC. The reduction, if any, in fuel consumption due to Power Booster proposed to be deployed may be captured in the Cost Statement.	It is to mention that the average fuel consumption for 124 T of crane will be around 70 liters per hour. It is ascertained from Liebherr that the power plant (DG Set) of a particular model of crane and its next lower capacity model remain same. For instance, LHM 550 and LHM425 have the same capacity of DG set i.e. 750 KW. It is to confirm that there will be no reduction in fuel consumption due to Power Booster. Therefore, a conservative average consumption of 70 LPH is in order.
(ii)	The KPT to confirm whether for 124T HMC, the fuel consumption is likely to be same. If not, basis of fuel consumption (if revised) for 124T HMC may be furnished.	
(iii)	The KPT has estimated fuel consumption for 6132 hours as against 4000 hours considered by the Authority in other HMC Cases as per working hour norms prescribed for multipurpose cargo terminal in 2008 Guidelines. Taking into consideration the fact that the HMC rate to be fixed is not for a full fledged dedicated terminal, the KPT may consider to review the number of working hours at 4000 as done in other HMC cases which are not for full-fledged terminal.	It is to mention that the proposed licensed cranes will have exclusivity to operate on berth no. 7 to 9. Therefore the working hours of 6132 hours considered by KPT are in order.
(iv)	The KPT to confirm that the unit rate of licence fee considered in the calculation, is as per the prevailing license fee prescribed in Scale of Rates of KPT after applying the applicable escalation factor. The KPT to give the reference of the relevant Licence Fees adopted by KPT for estimation of licence fee.	The unit rate of license fee is considered as per the proposed revision of General Scale of Rates which is attached as Annexure C by KPT.

5. A joint hearing on this case in reference was held on 17 February 2016 at KPT premises. The KPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the KPT and the concerned users/ user organisations bodies/ prospective bidders have made their submissions.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. Arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

7. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) The proposal from Kandla Port Trust (KPT) is for fixation of tariff for grant of License for Supply, Installation, Commissioning, Operation, and Maintenance of 6 nos. of 100T or above, owned / hired Mobile Harbour Cranes at Berth No. 7 to 9 inside Kandla Port for a period of 10 years for handling cargo on common user basis. The licensing arrangement is proposed to be governed under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act 1963.
- (ii) Providing cranes for cargo handling services is covered under list of services stipulated under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 and, therefore, the tariff for the same needs to be regulated by this Authority. Section 42(4) of the MPT Act read with Section 48 requires this Authority to notify the rates in case the identified services listed in Section 48 of the Act is to be provided by services authorized by Major Port Trusts under Section 42(3) of the MPT Act.
To a specific query whether its proposal is a BOT arrangement or other than a BOT arrangement, the KPT has confirmed that the project is not contemplated on a BOT mode. The KPT envisages to grant this project on license basis to service provider to operate for a period of 10 years under Section 42(3) of the MPT Act. The port has confirmed that it has submitted the proposal to the Ministry of Shipping (MOS) seeking approval of for granting license under Section 42(3) which is awaited and the port has confirmed that the license will be granted after obtaining approval of the MOS.
- (iii) The MOS issued Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015 which was notified by this Authority in the Gazette of India on 27 January 2015 vide G.No. 30. The said Tariff Policy has come into effect from 13 January 2015. Clause 9.1, 9.2 and 9.3. of the said Tariff Policy, 2015 for

determination of tariff for Major Ports effective from 13 January 2015 prescribe the tariff setting method for such services where authorization arrangement under section 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement. The KPT has referred to clause 9.1. and 9.2. of the Tariff Policy 2015 while filing its proposal.

As per Clause 9.1 of the Tariff Policy 2015 in cases where authorisation arrangement u/s 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement, ceiling rates will be prescribed for such services. For this purpose, proposal for the charges should be initiated by the concerned Major Port Trust after identifying such authorised services coming under the ambit of tariff regulation and forward to this Authority and the proposal shall contain the Performance Standards to be achieved by the service provider and tariff linked to Performance Standards should be proposed.

Clause 9.2. of the Tariff Policy 2015 prescribes the various options available with Major Port Trust for proposing the tariff under clause 9.1. of the ibid Tariff Policy 2015. The KPT has filed the proposal for fixation of performance linked ceiling rate following the provisions prescribed in clause 9.1. and 9.2 of the said Tariff Policy, 2015 and hence this Authority proceeds to take up the proposal of the port for consideration.

- (iv) As per clause 9.2 of Tariff Policy, 2015 in case there is no ceiling tariff prescribed in the concerned Major Port for a particular service / facility under such arrangement, the port shall adopt the tariff prescribed for the similar service/ facility prescribed in any other Major Port Trust.

If there is no tariff prescribed in any Major Port Trust or the rate prescribed is not representative for the cargo/ service/ facility envisaged, the Port Trust may file a proposal with reference to optimal capacity following the principles of 2008 guidelines or based on rated capacity. The proposal of Port Trust shall contain the Performance Standards to be achieved by the service provider and tariff linked to Performance Standards should be proposed.

The KPT has referred to the tariff approved by this Authority for 100T HMC at Visakhapatnam Port Trust. The gazette No of the VPT referred by the VPT as G.No. 344 dated 24 November, 2014 is not found to be correct. At VPT, this Authority vide Order No TAMP/21/2015 - VPT dated 15 May, 2015 has approved rate for 100T HMC which was notified in the Gazette of India on 28 May, 2015 vide Gazette No 196. The rate approved in the said Order was adoption of the ceiling rate approved at Paradip Port Trust vide Order No TAMP/30/2014-PPT dated 28 November for 100T HMC which is also referred by the KPT.

The KPT has cited the following reasons for not adopting the HMC rate prescribed in Other Major Port Trusts:

- (a) The two existing cranes in operation at KPT are of maximum capacity 124T.
- (b) The capacity of the said crane varies with the outreach and the type of cargo handled; the operational efficiency of the crane envisaged in the instant proposal is much better than the cranes of capacity 100T.
- (c) The cost of supply and installation of 124T HMC is significantly different from the cost of 100T HMC.
- (d) The rates prescribed in the aforementioned notification are not representative of the facility envisaged in the subject proposal of KPT.

Citing the above reasons, the KPT has stated that it has proposed ceiling tariff following the principles of 2008 guidelines which is one of the options available under clause 9.2. of the Tariff Policy 2015.

Relying on the reasons cited by KPT the proposal filed by the port under the principles of 2008 guidelines is taken up for consideration.

- (v) Optimal Capacity of the MHC:

- (a) The KPT envisages to handle three cargo categories viz., dry bulk cargo, break bulk cargo, other cargo. By considering the percentage share of each type of cargo viz., Dry bulk & Fertiliser, Iron & Steel and Other Bulk Cargo at 73.39%, 12.23% and 14.38% based on the actuals for the year 2014-15 at KPT and the handling rate of each of the above mentioned cargo at 12500 tonnes per day for dry bulk cargo, 6000 tonnes per day in respect of break bulk cargo and 3750 tonnes per day in respect of other cargo respectively and considering 6132 hours, the KPT has determined the optimal capacity of each of the cargo at 23.44 lakhs tonnes, 1.88 lakhs tonnes and 1.38 lakh tonnes respectively aggregating to 26.7 lakhs tonnes (i.e. 2.67 million tonnes).
- (b) It is relevant here to state that, whilst in the tariff computation the KPT has considered the capital cost for 124 Tonne HMC, the handling rate norms considered by the port for assessing the optimal capacity is based on the handling rate norms for a 100 Tonne HMC. So, there is a mismatch in the capital cost and the optimal capacity. The KPT has itself in the proposal stated that the capacity of 124 Tonne HMC is much better than 100 Tonne HMC.

The KPT was, therefore, requested to modify the optimal capacity based on the higher productivity rate that can be achieved by 124 Tonne HMC and taking into consideration efficiency improvement available due to Power Booster proposed to be deployed. The port

was also requested to indicate the number of 100T HMCs and more than 100T i.e., 124T HMC proposed for deployment and to also consider proposing rate for 124T HMC proposed and 100T HMC separately because of difference in capital cost and capacity for these two HMCs as cited by the KPT.

- (c) The port has, however, proposed to retain the optimal capacity as in its original proposal without any modification. Some of the main arguments put forth by the KPT in support of its proposal and our analysis thereon are given below:

(i) Submission made by KPT

- (a) The handling rates do not solely depend on the capacity of the crane. It has a direct relationship with the evacuation rate of the cargo as well as the capacity of the grab. The grab which will be used in the 100 Tonne will also be used in 124 Tonne of cranes. Even if it is said that 124 T of crane will handle more cargo compared to 100 T crane, practically it will not translate into increase in the higher handling rates as evacuation rate of the cargo will largely remain the same. Hence, there will not be any remarkable increase in the handling rates.

(b) Analysis:

The HMC is for ship to shore transfer of cargo. The optimal capacity is determined based on the handling rate of HMC. This approach is followed uniformly at all the Major Ports for determining the tariff of HMC. In case the evacuation of cargo is poor, it has to be improved to match the optimal capacity of the HMC. Else investing on higher capacity HMC will not serve the desired purpose of achieving the improved productivity.

As regard the point made by the KPT about the grab, the grab is an attachment to the HMC to hold or carry the cargo. Thus, even if the grab used for 100T HMC and 124T HMC is the same, because the higher capacity of the 124 HMC than its counterpart, it will be in position to transfer cargo at a faster rate and the productivity of 124T HMC will undoubtedly be higher than 100T HMC.

(ii) Submission by the KPT:

- (a) As per Tender document, the requirement is for 6 nos. of 100 Tonne or above capacity of cranes. Therefore, it is not practically feasible to prepare different tariffs for new/old/hired/different capacity of cranes. Further, as per the tender documents, the other bidders are required to match with the H1 bidder so far as revenue sharing is concerned. The offering of revenue share will depend on the tariff which the operator can charge from the users. Therefore, if different tariffs will be kept in the tender based on the capacity of the crane, the bidder will have to be allowed to quote different revenue share for different capacity of the cranes and it will be illogical to ask the H2 bidder to match the revenue share of H1 bidder who might be offering different capacity of crane and will be charging different tariff compared to H2 bidder.

Moreover, having different tariff for different capacity of cranes in a tender, it may happen that the bidder offering 124 T of crane having higher handling charges may be quoting less revenue share compared to the bidder offering 100 T of crane having comparatively lower handling charges. Hence, in such a situation the selection process will become more vulnerable and difficult and Port may end up receiving less revenue share during post audit.

(b) Analysis:

The point made by the KPT is relating to the tender conditions in the tender document. In this context, it is to state that the mandate of this Authority is to determine the tariff based on tariff policy guidelines issued by the Government from time to time. The rate is not determined to suit individual tender conditions.

The aspects relating to tender conditions and revenue share referred by the KPT fall under the domain of the Major Port Trusts. As stated earlier, the tariff need to be fixed by this Authority following the applicable tariff guidelines which are followed uniformly across all the Major Port Trusts.

- (iii) One of the points made by the KPT is that two of the 3 manufacturer's viz. Italgru and Liebherr do not have a 100t HMC while they manufacture 124T crane only and therefore, the cost of 124 T Crane is considered in the tariff proposal.

In this context, it is to state that this Authority has approved rate for 100T HMC till recently based on the proposal received from other Major Port Trusts. It is seen from the proposal of the KPT that even the Boston Consulting Group in their report has recommended KPT to replace with 100T HMC. Even the KPT itself has not ruled out the possibility of deploying 124T HMC.

- (iii) Submission by the KPT:

- (a) There is no material difference in cost and capacity between 100T and 124T cranes. Therefore, the cost of 124T Crane is considered in the tariff proposal.

- (b) Analysis:

The above submission made by the KPT contradicts its own submission in the proposal where the port has stated that the capital cost and the capacity of 124T HMC is higher than 100T HMC which has been cited as reasons by the port for not adopting the rate for 100T HMC approved by this Authority at other Major Ports viz. VPT and PPT. The capital cost and operating cost considered by the KPT for arriving at the tariff is for 124T capacity. That being so, there appears to be mismatch in approach adopted by the KPT to arrive at the proposed tariff considering the optimal capacity of a 100T HMC whereas the capital cost and operating cost is for 124T HMC. Incidentally, the optimal capacity for 124T HMC assessed by the KPT is modified which is brought in the subsequent paragraph.

- (c) It is relevant here to state that the output norm of 10000 tonnes per day prescribed in the tariff guidelines of 2008 for dry bulk cargo is with reference to operation of 3 numbers of wharf cranes of 20 tonne capacity each aggregating to 60T each. When this Authority first approved the tariff for 100T HMC based on normative method on the optimal capacity of the HMC, this Authority had in Order No TAMP/54/2007-PPT dated 30 December 2009 decided to consider 25% higher handling rate for dry bulk cargo and 50% higher handling rate for break bulk and other cargo over the handling rate prescribed in the 2008 guidelines for aggregate capacity of the 60T for three wharf cranes in the absence of any other norms available. The improved handling rate considered by this Authority are uniformly followed for determining the handling rate for 100T HMC at all the Major Port Trusts.

In the instant case, refusing the KPT to consider improved handling rate for 124T HMC despite specific request and at the same time recognising that the handling rate for a 124T HMC should ideally be higher than that of 100T HMC and in the absence of productivity figures of 124T HMC at Major Port Trusts, this Authority decides that to consider 10% uniform increase over the percentage increase considered while arriving at the handling rate for the base 100T HMC for each cargo group. This means for 124T HMC, 35% higher handling for dry bulk cargo and 60% higher handling rate for break bulk and other cargo over the handling rate prescribed in the 2008 guidelines for aggregate capacity of the 60T for three wharf cranes is considered in the absence of any other norms available.

The handling rate considered by this Authority for 60T HMC and 100T HMC in other Major Port Trusts for determining normative based tariff and the improved handling rate considered for 124T HMC in the instant case is tabulated below:

Particulars	Handling Rates		
	Dry Bulk Cargo	Break Bulk Cargo	Other Cargo
For 60T HMC As considered for 60T HMC in KPT etc	10,000	4000	2500
For 100T HMC As considered in the Orders passed for 100T HMC in other Major Port Trusts like PPT, VPT, VOCPT, NMPT, etc)	12500 (25% scaled up)	6000 (50% scaled up)	3750 (50% scaled up)
For 124 HMC The KPT has considered handling rate for 124T HMC at par with 100T HMC. [The percentage increase considered for arriving at handling rate for 100T HMC over 60T HMC is scaled up uniformly by 10% for arriving at the handling rate for 124T HMC]	13500 (35% scaled up)	6400 (60% scaled up)	4000 (60% scaled up)

It is relevant here to state that the Paradip Port Trust (PPT) while approving the rate of HMC in Order No. TAMP/54/2007-PPT dated 2 July, 2015 has furnished the actual average handling rate by various operators wherein it is reported that Jindal Steel & Power Ltd. (JSPL) (who is operating 120T HMC) has achieved 13232 T/day in the year 2011-12. For the other years, the handling rate achieved by JSPL is in the range of 10102 to 11554 T/day. That being so, considering handling rate of 13500T/day is not found off the mark as it has been achieved by JSPL at PPT.

- (d) The KPT has assessed optimal capacity of HMC considering 6132 working hours. Even fuel cost is estimated by the KPT at 6132 working hours. The tariff guidelines of 2008 prescribe 4000 working hours for estimating fuel cost for multipurpose cargo terminal. Hence, for fixation of rate for HMC which is an isolated service and nor for a full-fledged terminal operation, this Authority has uniformly considered 4000 hours for estimating the optimal capacity of HMC and for fuel estimation as well at the other Major Port Trust. In this context, it was pointed out to the KPT that rate to be fixed for is not for a full-fledged dedicated terminal and hence port was requested to consider to review the number of working hours at 4000 as done in other HMC cases which are not for full-fledged terminal. The port has retained 6132 hours citing that the cranes will have exclusivity to operate on berth No. 7 to 9. However, the number of working hours is modified and considered at 4000 hours in line with the approach followed at the other Major Port Trusts recognising that the HMC to be licensed by the KPT is not for a full-fledged terminal.
- (e) Thus, to summarize in view of the above analysis, the optimal capacity considered by the KPT is modified considering improved handling norms for 124 Tonne HMC and for 4000 working hours. The cargo share considered by the KPT is fully relied upon, recognizing that the cargo share is based on the actuals for the year 2014-15.
- (f) Based on the above, the optimal capacity of one 124T HMC works out to 2,360,222 tonnes (23.60 lakh tonnes), 1,86,385 (1.86 lakh tonnes) tonnes and 1,36,898 tonnes (1.37 lakhs tonnes) in respect of Dry bulk & Fertiliser, Iron & Steel and Other Bulk Cargo respectively, which aggregates to 26.83 lakh tonnes i.e. 2.68 million tonnes tonnes of cargo per annum as against optimal capacity of each of the cargo assessed by KPT at 23.44 lakhs tonnes, 1.88 lakhs tonnes and 1.38 lakh tonne respectively aggregating to 26.7 lakhs tonnes (i.e. 2.67 million tonnes).

(vi) Capital Cost:

- (a) The KPT has estimated total capital cost at ₹ 45.81 crores. This comprises of the cost of 1 HMC of 124 T with 1 no of 45 CBM Grab, additional 2 grabs of 55 CBM and 30-34 CBM and power booster.

The KPT has stated that it is very common to have different capacities of grab for any crane to handle cargoes having different bulk density and therefore 55 cbm grab is proposed for light density like food grain, extractions etc. whereas 45 cbm and 30-34 cbm grab are proposed for medium density and heavier cargo. The KPT has cited that in the reference tariff of Paradip Port Trust/Visakhapatnam Port Trust) cost of two additional grabs was considered. The port has justified that power booster is proposed as it plays a vital role in decreasing the load on the engine during the loading and unloading operation which actually increases the life and stability of the generator engine of the cranes. Relying on the clarification furnished by the KPT, the items considered by the KPT are accepted.

- (b) The KPT has furnished detailed working for each of the items and has furnished documentary evidence reflecting the capital cost in Euros. The KPT has also considered 27% of the capital cost towards customs duty. To our specific query as to whether Customs Duty exemption will be available on the capex of HMC, grab etc., under EPGC or any other scheme, the KPT has clarified that custom duty exemption is not available at KPT. The clarification furnished by the KPT is relied upon. The KPT has arrived at the capital cost for each of the items considering exchange rate of 1 Euro= ₹ 72.93 which is updated based on the exchange rate prevailing at the time of finalization of this case i.e. 1 Euro= ₹ 75.68.
- (c) The KPT has considered @ 5% of the cost of HMC towards miscellaneous capital cost. Miscellaneous capital cost at 5% is as per the norms prescribed in 2008 guidelines and has been considered while fixing the upfront tariff in respect of other cases, hence is allowed in this case also.
- (d) Thus, in short, the Capital cost considered by the KPT is relied upon subject to updation of the exchange rate of Euro as stated above. Accordingly, the total modified capital cost of the 124 Tonne HMC along with the other accessory equipment proposed by the KPT is considered at ₹46.50 crores as against ₹44.81 crores estimated by the KPT.

(vii) Operating Cost.

(a) Fuel:

The KPT has considered the fuel consumption cost at the estimated level of rate of consumption of fuel at 70 litres per hour by considering the unit price of the diesel at ₹ 54 per litre for 6132 hours per annum.

When pointed out that fuel consumption of 70 liters per hour is considered by this Authority for fixation of 100T HMC in other Major Ports, the port has, after ascertaining it from the manufacturer of HMC i.e. Liebherr, confirmed the average fuel consumption for 124 T of crane will be around 70 liters per hour. The port has also confirmed that there will be no reduction in fuel consumption due to Power Booster and has confirmed that a conservative average consumption of 70 LPH is in order. Hence, consumption of fuel as considered by KPT is relied upon.

While disposing of the proposal received from the Paradip Port Trust (PPT) and New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixing the tariff for the HMC, this Authority has decided to consider the price of the premium diesel for estimating the operating cost based on the position emerged during the relevant tariff proceedings. The unit rate of fuel cost is, therefore, modified and considered at ₹ 55.10 per litre being the unit rate of premium diesel prevailing at the time of finalization of this case in line with the decision taken in the other recent HMC cases. For reasons stated earlier, fuel cost is estimated for 4000 hours done in tariff fixation of HMC at other Major Port Trusts.

- (b) Repairs and Maintenance cost, Insurance cost and Other Expenses are estimated at 5%, 1% and 5% of the capital cost of the HMC by KPT. This is found to be in line with the percentages considered for estimating the above said expenses at other Major Port Trusts. These cost items are considered as estimated following the approach adopted by KPT subject to applying the above mentioned percentage on the modified capital cost.

(c) Depreciation:
Depreciation is computed by KPT @ 10% on the cost of equipment as per the rates prescribed in the Companies Act, 2013 and is in line with the guidelines for upfront tariff fixation. The depreciation rate is considered as estimated by KPT except for applying the 10% on the modified capital cost.

(d) License fee:
The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. When sought clarification on this point, the KPT has stated that it has considered the license fee of ₹ 32.40 per sq. meter per month amounting to ₹ 0.02 crores per year based on the tariff item proposed by the KPT in the proposal filed by the KPT for general revision of Scale of Rates under Tariff Policy of 2015.

This Authority in the HMC case of the Paradip Port Trust (PPT), Chennai Port Trust and New Mangalore Port Trust (NMPT) has allowed license fee estimated by the concerned port for the entire year. Hence estimation of license fee for 12 months period as considered by the KPT is accepted.

Under the Tariff Policy, 2015 the Major Port Trusts have the flexibility to draw their own Scale of Rates within the ceiling ARR. The unit rate of license fee as estimated by the KPT is considered for the purpose of fixing rate for HMC in this case. By way of abundant caution, it is clarified that this should not be construed as incidental approval accorded by this Authority to the rate for license fee proposed by the port as the general revision proposal is being dealt with separately and yet to be disposed of.

(viii) This Authority has decided to allow Return on Capital Employed in the cases decided during the year 2015-16 at 16%. Accordingly, the return at 16% on the capital employed as considered by the KPT is allowed.

(ix) Based on the above position, the Cost statement furnished by the KPT has been modified. The modified Cost statement is attached as **Annex-I**. As per the modified cost statement, the annual revenue requirement, which is the sum total of the annual operating cost of ₹11.34 crores and the return on the capital employed of ₹ 7.44 crores, works out to ₹ 18.78 crores, as against the annual revenue requirement of ₹18.92 crores, estimated by the KPT.

(x) The port has spread over the total revenue requirement amongst the three cargo groups in the percentage share of cargo and arrived at the tariff considering the normative capacity of the MHC at 23.44 lakh tonnes for dry bulk cargo, 1.88 lakh tonnes of break bulk cargo and 1.38 lakh tonnes of other cargo and based on the Annual revenue requirement of ₹18.92 crores and arrived at the proposed rate. The port has considered share of foreign cargo and coastal cargo at 95.91% and 4.09% reportedly based on actual dry bulk handled at KPT during last three year and the impact of allowing concession to coastal cargo is captured while arriving at the proposed rate. Based on the methodology adopted by the KPT, the tariff for HMC is arrived for the modified ARR of ₹ 18.78 crores and for the modified optimal capacity.

Accordingly, the tariff for foreign cargo works out to ₹ 59.36 per MT for dry bulk cargo, ₹ 125.45 per MT for break bulk cargo and ₹ 200.51 per MT in respect of Other break bulk cargo, as against the rate of ₹60.23 per MT for dry bulk cargo, ₹125.47 per MT for break bulk cargo and ₹200.75 per MT for other break bulk cargo proposed by the port.

The tariff for coastal cargo works out to ₹ 35.62 per MT for dry bulk cargo, ₹ 75.27 per MT for break bulk cargo and ₹120.31 per MT in respect of Other break bulk cargo, as against the rate of ₹ 36.14 per MT for dry bulk cargo, ₹75.28 per MT for break bulk cargo and ₹ 120.45 per MT for other break bulk cargo proposed by the port.

(xi) One of the users, Arvind V. Joshi & Co. (AJC) has stated out that the KPT has not considered the royalty payable as a cost while determining the tariff. In this context, it is to state that as per the clause 3.5.5. of the 2008 guidelines, the royalty /revenue share is not an admissible item of cost in tariff fixation.

(xii) Some of the users have pointed out that there is no potential to handle the optimal capacity assessed by the KPT. Clause 3.3.2. of the tariff guidelines of 2008 stipulates that tariff is to be fixed with reference

to the optimal capacity irrespective of the traffic forecast. The proposal filed by the KPT based on the optimal capacity is found to be in line with the tariff guidelines of 2008 guidelines.

Aditya Marine Limited (AML) has requested this Authority to direct KPT to assure minimum cargo to be handled by HMC. The KPT has clarified that there is no assurance for the cargo. With reference to the point raised by the user, it is to state that the mandate of this Authority is to determine the tariff following the applicable tariff guidelines issued by the Government. The request of the user falls beyond the mandate given to this Authority.

- (xiii) Clause 9.2. of the Tariff Policy stipulates that the tariff to be fixed for service provider authorized under section 42(3) other than by way of a BOT concession agreement should be performance linked tariff.

The KPT has filed the proposed performance linked tariff for the HMC linking it to benchmark level of performance. The KPT has adopted the handling rate considered by it for each cargo group in the optimal capacity calculation as the benchmark level of performance. As brought out in the first part of the order, the KPT has proposed tariff for bench mark level of performance and performance linked tariff by way of reward of 5% increase in the base rate if the performance achieved is 1000 tonnes higher than the bench mark level.

The performance linked tariff proposed by the KPT with benchmark level of performance is 12500 tonnes per day for dry bulk cargo, 6000 tonnes per day in respect of break bulk cargo and 3750 tonnes per day in respect of other cargo respectively. In view of modified improved handling rate considered in the optimal capacity calculation for 124T HMC for the reasons explained in earlier paragraphs, the productivity level assumed for arriving at the tariff viz. 13500 tonnes per day for dry bulk cargo, 6400 tonnes per day in respect of break bulk cargo and 4000 tonnes per day in respect of other cargo is treated as the benchmark level of productivity and the tariff for the corresponding slab is prescribed which is the base rate.

As stated earlier, the KPT has stated that , it is not practically feasible to prepare different tariffs for new/old/hired/different capacity of crane. This indirectly means it has sought a common tariff schedule for 100T HMC and 124T HMC. Since the KPT, despite specific advice, has not proposed different rates for different capacity of HMC of 100T and above 100T i.e. 124 T, in the Performance linked tariff approved by this Authority tariff for 100 T HMC is also made available in the first slab by prescribing a rate 5% lower than the base rate if the productivity is lower than the benchmark level of productivity relevant for 124 Tonne capacity HMC. Further, a suitable note is also inserted in the tariff schedule to state that prescription of rate for 124T HMC does not prohibit the Kandla Port Trust to permit deployment of 100T HMC. If a 100T HMC is permitted, the base rate for 100T HMC is the rate indicated in the first slab for each cargo group. It is noteworthy that the rate so prescribed for the first slab is found comparable to the rate for 100 T HMC prescribed at VPT and the PPT.

The KPT has proposed performance linked tariff structure proposing a reward by way of 5% increment in the base rate if the performance achieved is 1000 tonnes higher than the bench mark level for each cargo groups. This is in line with the prescription for HMC in the other Major Ports like the VPT, PPT and the NMPT and hence is approved except that the slabs have been suitably modified in view of the modified handling rate considered by this Authority as benchmark level of performance.

- (xiv) The KPT has proposed a full-fledged Scale of Rates with definitions relating to foreign going vessel, coastal vessel, per day, etc., and a few general conditions. The terms defined by the KPT are not used in the schedule of rates for HMC. It is further relevant to state that while prescribing the rate for HMC for authorised service providers other than a BOT arrangement in other Major Port Trusts like NMPT, PPT, etc. including the rate approved by this Authority for transloading operation on license basis for 10 years only the terms and conditions governing the rates are prescribed. The same approach is followed in the instant case also.

The notes governing the schedule of rates for HMC proposed by the KPT are same as prescribed for HMC at the NMPT as well as for similar case at other Major Port Trusts, and hence are prescribed as proposed by the KPT.

- (xv) As per clause 9.3. of the said Tariff Policy the tariff approved by this Authority for those services shall be subject to automatic indexation as prescribed in clause 2.8 of these guidelines from the second year onwards. The KPT has proposed a note that after completion of one year, the tariff caps will be indexed to meet the cost of inflation to an extent of 100% of the variation in Wholesale Price Index (WPI)

occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year as per clause 2.8. of the Tariff Policy 2015 subject to achievement of benchmark level of productivity. The note also states that the benchmark level of productivity is to be calculated taking into account the total cargo wise tonnage handled in a year divided by the total time taken cargo wise for respective cargo group. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. The said note proposed by KPT is from the note approved for HMC at the NMPT.

As regard the said proposed note linking indexation in rate to achievement of productivity it is relevant to state that such a prescription was approved in the NMPT Order No TAMP/24/2013-NMPT dated 13 February 2015 wherein no rate for productivity below the benchmark level was prescribed. In the instant case, if productivity below the benchmark is achieved a lower level of tariff prescribed for the first slab will automatically become applicable. That being so, again linking indexation in tariff to achievement of productivity will dis-incentivise the operator twice for non-achievement of the benchmark level of productivity. The proposed note is, therefore, suitably modified to that extent.

It is also relevant to state that as per clause 9.2. read with 9.3. of the Tariff Policy 2015, the performance linked tariff to be approved by this Authority to authorize service provider other than by way of BOT arrangement is subject to automatic indexation as prescribed in clause 2.8. of the Tariff Policy 2015. As per clause 2.8. of the Tariff Policy 2015, the indexation factor application is 60% of the WPI and not 100% of the WPI as proposed by the KPT. Hence the indexation factor is modified in line with the stipulation in the Tariff Policy, 2015. Secondly, the tariff prescribed in the instant case is already linked to performance.

To summarise, in view of the above position, the proposed note by KPT is modified to state that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2016 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. The above prescription is in line with the provision prescribed in Order No TAMP/63/2014-KOPT dated 8 January 2015 relating to proposal from Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of tariff for the transloading facility to be set up for handling of dry bulk cargo at Haldia Dock Complex (HDC) of KOPT on license basis for 10 years period.

- (xvi) Clause 3.8 of the Working Guidelines issued by this Authority to operationalize the Tariff guidelines of 2005 stipulate fixation of tariff for the period of 3 years. Generally, the validity of the SOR to be approved by this Authority has three years validity so that the port, after the end of the validity period gets an opportunity to submit a fresh proposal by factoring into the parameters prevailing then.

In the instant case, it is relevant to state the KPT envisages to authorize service provider by way of issue of a licence for a period of 10 years. It is also relevant here to state that for transloading facility to be set up for handling of dry bulk cargo at Haldia Dock Complex (HDC) of KOPT on license basis for 10 years period, this Authority based on the proposal of the KOPT has approved the rate for 10 years period with a clause for annual indexation in the rate from second year onwards.

Since the KPT also envisages to issue a license for a period of 10 years and to have a stability in tariff for a period of 10 years, this Authority finds it appropriate to prescribe validity for 10 years in line the prescription in the case of KOPT. However, in order to capture impact of price fluctuation on the tariff, a provision is prescribed that the rates approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of this Order passed in the Gazette of India and shall remain in force for a period of ten years, subject to indexation, as explained above.

9.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the ceiling tariff for 124 tonne HMC which also provides tariff for 100T HMC in the first slab by way of note (i) in the Scale of Rates attached as in **Annex-II**

9.2. The rates approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and shall remain in force for a period of ten years, subject to indexation, as explained earlier.

9.3. The rate approved by this Authority for Mobile Harbour Crane is a ceiling rate and will apply commonly at the port for identical facility/ service offered at the port without reference to any particular service provider. The Port Trust

should ensure by suitably including a necessary condition in the authorization arrangement that the authorized service providers do not charge more than the prescribed ceiling rate for the respective cargo group.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./143/16 (39)]

Annex-I

Fixation of Hire charges for 124T MOBILE HARBOUR CRANE (HMC) AT BERTH NO. 7 TO 9 AT KANDLA PORT FOR A PERIOD OF 10 YEARS FOR HANDLING CARGO ON COMMON USER BASIS.

Sl. No.	Description	Estimates furnished in the Proposal of KPT dated 04.01.2016			Estimates as moderated by TAMP		
I	Optimal capacity	Dry Bulk Cargo	Break Bulk Cargo	Other Cargo	Dry Bulk Cargo	Break Bulk Cargo	Other Cargo
(i)	Cargo Share	73.39%	12.23%	14.38%	73.39%	12.23%	14.38%
(ii)	Cargo Handling rate in tonnes per day	12500	6000	3750	13500	6400	4000
(ii)	Cargo Handling rate in tonnes per hour				804	381	238
(iv)	Total Working Hours in a year	6132	6132	6132	4000	4000	4000
(vi)	Individual cargo capacity (i*ii*iv*v)	2343745	187536	137791	2360222	186385	136898
(vii)	Annual Handling capacity (in lakh Tonnes)	23.44	1.88	1.38	23.60	1.86	1.37
(viii)	Annual Handling capacity (in Million tonnes)	2.67	26.69		2.68	26.84	
II	CAPITAL COST						
(i)	Cost of 124T Mobile Harbour Cranes with 1 no. of 45 CBM Grab KPT- [€ 3808000* Rs 72.93] TAMP-[€ 3808000* Rs 75.68]	27,77,17,440.00			28,81,89,440.00		
(ii)	Cost of additional 2 nos. of Grabs of 55 CBM & 30-34 CBM KPT- [(€ 158799+140000)* Rs 72.93] TAMP-[(€ 158799+140000)* Rs 75.68]	2,17,91,411.07			2,26,13,108.32		
(iii)	Cost of Power Booster KPT - (€ 500520* Rs.72.93) TAMP - (€ 500520* Rs.75.68)	3,65,02,923.60			3,78,79,353.60		
(iv)	Custom Duty @ 27% of cost of HMC [27% on item II(i) to II(iii)]	90723179.16			94144113.52		
(v)	Miscellaneous Capital Cost @ 5% in item no. II(i) to II(iv)	2,13,36,747.69			2,21,41,300.77		
	TOTAL CAPITAL COST [II(i) to II(v)]	44,80,71,701.52			46,49,67,316.21		
	TOTAL CAPITAL COST (in ` Crores)	44.81			46.50		
III	OPERATING COST PER ANNUM						
		(Rupees in Crores)			(Rupees in Crores)		
(i)	Fuel Cost : (KPT - 70 Ltrs per hour * 6132 hrs * ₹54 per ltr) (TAMP - 70 Ltr per hour * 4000 hrs * ₹55.10 per ltr)	2.32			1.54		
(ii)	Maintenance & Repair @ 5% on Capital Cost	2.24			2.33		
(iii)	Insurance @ 1% on Capital cost	0.45			0.47		
(iv)	Depreciation: (KPT & TAMP - 10% of Capital cost)	4.48			4.65		
(v)	License fee (KPT - Rs.32.40 per sq.mtr per month * 600 sq.mtr*12mth) (TAMP - Rs.32.40 per sq.mtr per month * 600 sq.mtr*12mth)	0.02			0.02		
(vi)	Other expenses @ 5% of Capital cost	2.24			2.33		
	Total Operating Cost [Sum III(i) to III(vi)]	11.75			11.34		
IV	Return on Capital Employed @ 16%	7.17			7.44		
V	Estimated Annual Revenue Requirement:						
	(a). Total Operating Cost	11.75			11.34		
	(b). Return on Capital Employed	7.17			7.44		

	(c). Total Revenue Requirement	18.92			18.78		
VI	<u>Cost per MT</u>	Dry Bulk Cargo	Break Bulk Cargo	Other Cargo	Dry Bulk Cargo	Break Bulk Cargo	Other Cargo
	(a). Total Annual Requirement (in crores)	18.92			13.78	2.30	2.70
	(b). Capacity in tonnes	2343745	187536	137791	2360222	186385	136898
	(c). Cost Per MT						
	(i) Foreign	60.23	125.47	200.75	59.36	125.45	200.51
	(ii) Coastal	36.14	75.28	120.45	35.62	75.27	120.31

Annex - II

Kandla Port Trust

Scale of Rates

Charges for use of Harbour Mobile Crane (HMC) of 124T capacity to be installed and operated by the private operators:

(i) For Dry Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Upto 13499	56.39	33.84
13500	59.36	35.62
13501-14500	62.33	37.40
14501-15500	65.30	39.18

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 15500 tonnes.

(ii) For Break Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Upto 6399	119.18	71.51
6400	125.45	75.27
6401-7400	131.72	79.03

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7400 tonnes.

(iii) For Other cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Upto 3999	190.48	114.29
4000	200.51	120.31

4001-5000	210.54	126.32
-----------	--------	--------

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 5000 tonnes.

Notes:

- (i) Prescription of rate for 124T HMC does not prohibit the Kandla Port Trust to permit deployment of 100T HMC. If a 100T HMC is permitted, the base rate for 100T HMC is the rate indicated in the first slab for each cargo group.
- (ii) The formula for calculation of average berth-day output is as follows:-

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by HMC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hrs.}$$
- (iii) According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from Port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.
- (iv) If one HMC works with another HMC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMC's load meter.
- (v) In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded/ discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (vi) In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading / unloading operations during working of HMC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.
- (vii) In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of HMC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of ₹1,00,000/- (Rupees one lakh) only . The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the Port.
- (viii) In case of dispute on the average output, the decision of the Port Trust will be final and binding.
- (ix) The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2016 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- (x) The rates approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order (to be) passed in the Gazette of India and shall remain in force for a period of ten years, subject to indexation, as explained above.